

مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر

الندوة العلمية الأولى

دور عدن البحرى عبر التاريخ

25 مايو 2017 م





النـدوة العلمية الأولى

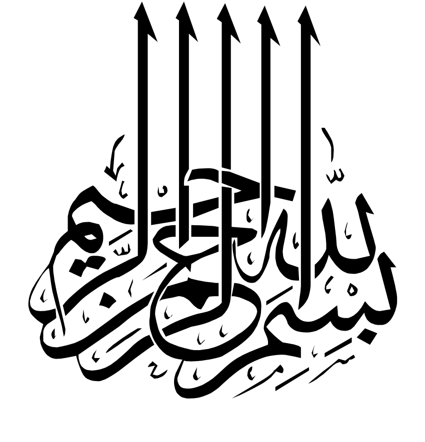
دور عدن البحري عبر التاريـخ

٢٥ مايو ٢٠١٧م



رقم الإيداع بالمكتبة الوطنية بعدن: ٤٤٦/ ٢٠١٨

الطبعة الأولى: ٢٠١٨



تقديم

أن تكون أولى الندوات التي يعقدها (مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر) تحت عنوان: (دور عدن البحري عبر التاريخ) فهذا يحتمه الدور الثقافي المنوط به المركز، فإن كشف النقاب عما كان لميناء عدن من تفاعل عبر التاريخ مع الأحداث التاريخية والمعاصرة من شأنه أن يوجه أنظار المخططين للمستقبل نحو أهمية هذا الميناء كبوابة لليمن كله وللجنوب العربي خاصة، فإن التاريخ شعاع من الماضي يكشف الحاضر ويضيء المسقبل.

وقد تلقينا العديد من الأبحاث الجادة التي تعكس اهتمام الباحثين بميناء عدن وإدراكهم لدوره الفاعل، اخترنا منها 14 بحثا علميا رصينا، تشكل في مجموعها رؤية شاملة متكاملة لجوانب عدة حول ميناء عدن، عرضت جذوره التاريخية من خلال النقوش والمصادر القديمة، وطرحت الموقع الجغرافي بتفاصيله المهمة، كما تناولت الأطماع الأجنبية في الميناء المتتالية عبر التاريخ، ولم تغفل الأبحاث الجانب البشري فطرحت ما للحياة البحرية من أثر واضح في التركيبة السكانية لقاطني الميناء منذ القدم، كما وضحت الأبحاث أثر الميناء في لهجة عدن والحركة الشعرية والثقافية فيها من خلال نموذج من شعر الوافدين عليها، ولم تغفل الأبحاث ما كتبه الرحالة الأجانب عن النشاط البشري في عدن.

هذا إلى جانب التركيز على النشاط التجاري والاقتصادي والعسكري للميناء من بعد الحرب العالمية الثانية؛ وبذلك تكون

الأبحاث مستوفية لجوانب عدة، موزَّعَة بين المكان والتاريخ والسكان، وبعضها يشمل الجانب المالي والعسكري، والآخر يشمل الجانب الإنساني والتكوين البشري بلهجته وسلوكه.

وإننا نأمل أن تكون هذه الندوة بداية لحركة ثقافية دؤوبة تشجع الباحثين على إضاءة كل الجوانب الخاصة بتاريخنا وقطرنا لتكون الأجيال الحاضرة والقادمة على بينة مما ينبغي أن يسلكوه من طرق نحو المستقبل المنشود.

ونحن إذ نحرص على أن نبدأ بأنفسنا ما استطعنا إلى ذلك سبيلا نقدم تلك الأبحاث في ذلك الكتاب الذي بين يديك أيها القارئ الكريم استجابة لإحدى توصيات الندوة بـ (إظهار الأهمية البحرية التي تميزت بها عدن عبر التاريخ ودور تلك الأهمية في نشاط وتطور المدينة تاريخيًّا، من خلال نشر أبحاث الندوة في كتاب خاص عن تاريخ عدن البحري).

ونسأل الله تعالى أن تجد باقي التوصيات –والتي تجدها مثبتة في آخر هذا الكتاب– السبيل للتفعيل.

محمد سالم بن علي جابر

المشرف العام على مركز عدن

للدراسات والبحوث التاريخية والنشر

الندوة العلمية الأولى

دور عدن البحري عبر التاريخ

٢٥ مايو ٢٠١٧م

برنامج الندوة

	(الجلسة الافتتاحية)	**٨,٠٠ - ٩,٠٠**
	كلمة مدير المركز	
	كلمات الضيوف	
	(الجلسة الأولى)	**٩,٠٠ - ١٠,٠٠**
1	عدن في المصادر النقشية والمدونات التاريخية القديمة **د. محمد بن هاوي باوزير.**	**٩,٠٠ - ٩,١٥**
2	أهمية موقع عدن الجغرافي للتجارة العالمية في العصر الإسلامي **م. رانيا خالد محمد**	**٩,١٥ - ٩,٣٠**
3	ميناء عدن الاستراتيجي مَطْمَعٌ للحملات العسكرية الأجنبية عبر التاريخ **د.علي صالح الخلاقي**	**٩,٣٠ - ٩,٤٥**
4	أثر النشاط البحري في تنوع التركيبة السكانية لمدينة عدن القرن السادس إلى التاسع الهجريين الثاني عشر إلى الخامس عشر الميلاديين **د. طه حسين هُديل**	**٩,٤٥ - ١٠,٠٠**

	نقاش	١٠,٠٠ – ١٠,١٥
	استراحة (ربع ساعة)	١٠,١٥ – ١٠,٣٠
	(الجلسة الثانية)	١٠,٣٠ – ١١,٣٠
5	تأمين الطرق الملاحية لميناء عدن منذ منتصف القرن السادس إلى منتصف القرن التاسع الهجري **د. عبدالحكيم عراشي.**	١٠,٣٠ – ١٠,٤٥
6	الضرائب البحرية لميناء عدن في القرن ٧هـ/ ١٣م **الباحثة أفراح الحميقاني**	١٠,٤٥ – ١١,٠٠
7	مواسم الرحلات البحرية التجارية لميناء عدن مع الأقطار الأخرى في القرنين السابع والثامن الهجريين **فايدة الكثيري**	١١,٠٠ – ١١,١٥
8	أثر النشاط البحري على عدد من المظاهر الاجتماعية في مدينة عدن «من القرن الرابع إلى مطلع القرن السابع الهجري» **د. محمد بلعيد**	١١,١٥ – ١١,٣٠
9	أثر موقع عدن البحري في الحركة الشعرية فيها في القرن السادس الهجري (شعر الوافدين نموذجًا) **د.علي زبير.**	١١,٣٠ – ١١,٤٥
	نقاش	١١,٤٥ – ١٢,٠٠

	(الجلسة الثالثة)	١,٣٠-١٢,٠٠
10	ملامح من النشاط البشري في عدن وبعض محمياتها (دراسة من خلال كتابات الرَّحالة الأجانب) **د. حسين العيدروس**	١٢,١٥-١٢,٠٠
11	أثر التواصل البحري في لهجة عدن دراسة في أثر اللغة الفارسية **الباحث جياب درامة**	١٢,٣٠-١٢,١٥
12	ربابنة حضرموت وعلاقتهم الملاحية والتجارية بميناء عدن في القرن الرابع عشر الهجري **محمد علي باهارون**	١٢,٤٥-١٢,٣٠
13	أهمية عدن الملاحية والعسكرية في سياسة بريطانيا بعد الحرب العالمية الثانية **د. محمود السالمي**	١,٠٠-١٢,٤٥
14	دور عدن البحري في التاريخ الحديث والمعاصر **د. صادق عبده علي قائد**	١,١٥-١,٠٠
	نقاش	١,٣٠-١,١٥
	الكلمة الختامية وتوصيات الندوة، مدير دائرة الندوات والمؤتمرات	

كلمة أ. د. حسين عبد الرحمن باسلامة
وزير التعليم العالي والبحث العلمي
في افتتاح ندوة
«دور عدن البحري عبر التاريخ»

بسم الله الرحمن الرحيم

زملائي الأساتذة في أقسام التاريخ، ومراكز البحث العلمي، إخواني وأخواتي الحضور جميعًا أسعد الله صباحكم بالخير في هذا اليوم التاريخي العلمي، وفي هذا اليوم المبارك الذي يفصل بيننا وبين شهر رمضان المبارك.

إن هذه الندوة «ندوة دور عدن البحري» من أهم الندوات التي ينبغي أن تحظى وأن يعطى لها الاهتمام لأكثر من سبب، فأنتم تدركون تمام الإدراك المعنى والدلالات التاريخية، والسياسية، لدور عدن البحري.

ولهذا فنحن في وزارة التعليم العالي والبحث العلمي نوجه اهتمامًا خاصًا للنشاطات البحثية العلمية المتنوعة، سواء كانت: مؤتمرات علمية تتناول أي قضية من قضايا التاريخ، أو حلقات نقاش، أو ورش عمل، أو ندوات علمية وثقافية.

أنا أعتقد أن هذا هو العنوان الحقيقي لنا، أولًا بوصفنا أساتذة جامعة، وثانيًا بصفتنا مؤسسة جامعية، فلابد أن يكون لنا انعكاسات وتأثير على هذا المجتمع، وألا نكتفي بما نقدمه من عطاءات ومنجزات بحثية في إطار نشاطاتنا الأكاديمية الخاصة.

ولاشك أن الجامعة هي المكان المناسب والوحيد الذي يمارس فيه الأستاذ نشاطه البحثي وإمكاناته المعرفية، ولهذا نحن نؤيد هذه الحتمية الضرورية،

ونعول على دور البحث العلمي في تدوير الحياة الثقافية والموروث العلمي.

وأنا أعتقد أن الأوان قد حان، وعلينا أن نكشف من نشاطاتنا البحثية، وهي رسالة في الوقت نفسه، تشعر الجميع في الداخل والخارج بأن هناك تعليم واستقرار، وأن هناك أمن وأمان، وهناك نشاطات بحثية وعلمية، وغيرها من النشاطات الثقافية الأخرى، التي تعنى بشكل أو بآخر بالحياة الاجتماعية في هذه المدينة المهمة.

وموضوع ندوة اليوم وهو: «دور عدن البحري» دليل قاطع جدًا على هذه الأهمية والمكانة الخاصة التي تحتلها العاصمة عدن في سياق كل نشاطاتها المختلفة.

لا أريد أن أطيل عليكم، ولكن أقول لكم إننا في وزارة التعليم العالي ندعمكم ونقف إلى جانبكم، ونشعر أن هذه الجهود العلمية تتطلب منا التعاون والتنسيق في إطار آلية ونظام متكامل للأبحاث والدراسات، سواء كانت في إطار مؤسسات تعليمية كالجامعات، أو مراكز البحث العلمي، أو المؤسسات الأخرى التي تعتني بهذا النشاط البحثي.

في الأخير أكرر شكري وتقديري للقائمين على هذا النشاط، وأعبر عن سعادتي بأن أتيحت لي الفرصة للمرة الثانية في مشاركتهم هذا اليوم فعاليتكم العلمية الحيوية، بعد أن كانت المرة الأولى في تدشين هذا المركز في مستهل هذا العام.

أكرر شكري وتقديري لكم، وأتمنى لكم التوفيق والنجاح، وأعتقد أن شهر رمضان قادم إلينا، وستكون هناك نشاطات وفعاليات أخرى يمكن أن نشترك فيها جميعًا.

شكري وتقديري للمرة الثالثة لجهودكم، والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

كلمة مدير المركز

د. محمود علي السالمي

بسم الله الرحمن الرحيم

يشرفني أن أستهل كلمتي بالإعراب عن جزيل الشكر وعظيم الامتنان والتقدير لأستاذنا الدكتور حسين باسلامه وزير التعليم العالي والبحث العلمي، لرعايته الكريمة لهذه الندوة، كما أني أتوجه بالشكر والتقدير لنائب رئيس الجامعة لشؤون الدراسات العليا والبحث العلمي الأستاذ الدكتور محمد عقلان الذي شرفنا بالحضور ممثلاً لجامعة عدن، ولرئيسها الأستاذ الخضر ناصر لصور الذي حالت مشاغله الرسمية في هذا اليوم دون تشريفه لنا بالحضور.

وأعرب عن خالص الشكر للأساتذة الباحثين الذين تفاعلوا بشكل إيجابي مع فكرة الندوة وموضوعها، وبادروا إلى تقديم بحوثهم العلمية المهمة والقيمة، التي لم يسمح وقت الندوة لإدراجها كلها.

كما أتوجه بالشكر والتقدير لكل الزملاء والأصدقاء ولكل من تفاعل مع دعوتنا وشرفنا بالحضور.

لن نتحدث عن أهمية موضوع الندوة، ولا عن أهمية مدينة عدن، فهذا ما نتوق لسماعه منكم، ولكن أود التأكيد على أننا نسعى في المركز إلى الإسهام مع غيرنا من مراكز المعرفة والتنوير داخل عدن، وفي مقدمتها جامعتنا العزيزة جامعة عدن، إلى تعميق المعرفة التاريخية وتعزيز القيم الوطنية، وترسيخ ثقافة واعية ومعتدلة، تستطيع أن تتغلب على الكثير مما يعانيه المجتمع.

ونأمل أن تكون هذه الندوة فاتحة طريق لفعاليات، وندوات أخرى يعتزم المركز إقامتها في الأيام المقبلة، هادفين من وراء ذلك الإسهام بجهدنا المتواضع في نفض الغبار عن تاريخنا وتراثنا الوطني وقراءته قراءة تاريخية علمية رزينة ورصينة، من دون تسييس أو تدليس، ومن دون تضخيم أو تحجيم، حتى يستطيع المجتمع ومختصوه ونخبه استلهام الدروس والعبر من ماضية بصورة دقيقة وصحيحة.

وسنحاول رغم الظروف التي يمر بها البلد في الوقت الحاضر، ورغم حالة الجدب الثقافي، وتراجع النشاط المعرفي الذي شهدته عدن خلال العقود الماضية، أن نسهم بإمكاناتنا المتواضعة سواء في مركز الدراسات، أو في دار الوفاق التي لها الدور الأفضل في نشر عدد كبير من الرسائل العلمية، والدفع بمتخصصي التاريخ وهواته إلى كسر حالة الخمول في حركة التأليف لاسيما في مجال التاريخ المحلي، وتنشيطها ونقلها من الحالة الأكاديمية الروتينية داخل الجامعات، إلى الحالة المعرفية النشطة داخل المجتمع.

فغاية البحث العلمي في الأساس ليس الحصول على شهادة، أو على لقب، أو درجة، وإنما خدمة العلم والمعرفة، ولا شك في أن الجميع يدرك أن البحث العلمي أصبح خيارًا استراتيجيًا للعالم واستثمار مضمون العائد..، والدول المتقدمة التي قطعت شوطًا في مجال التقدم والتنمية، اعتمدت في الأساس على البحث العلمي في تشخيص واقعها، وفي حل مشكلاتها المختلفة. ولسنا بحاجة للتأكيد على أن ما يعانيه مجتمعنا اليوم من أزمات، وصراعات، وحروب لها علاقة وطيدة بماضيه، إن لم تكن كلها بسبب ذلك الماضي، ولذلك فكلما أحسنا قراءة الماضي كلما أحسنا فهم الحاضر، وكلما أحسنا استشراف المستقبل.

أكرر شكري وتقديري لجميع الحضور، والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

عدن
في المصادر النقشية
والمدونات التاريخية القديمة

أ. د. محمد عبد الله بن هاوي باوزير
أستاذ تاريخ اليمن والجزيرة العربية القديم
كلية الآداب - جامعة عدن

المقدمة

تؤكـد جميـع المصـادر التاريخيـة القديمـة -الكلاسـيكية والعربيـة- وكـذا الدراسـات الحديثـة، العربيـة منهـا والغربيـة التـي ذكـرت عـدن عـلى عراقـة هـذه المدينـة التاريخية كمدينـة تجارية وميناء حيـوي، ومحطة مهمة بين الشرق والغـرب منـذ عهـود مـا قبـل الإسـلام. وتعـد مدينـة عـدن مـن المـدن العربيـة المهمـة عـبر العصـور، فهـي تقـع في الركـن الجنـوبي الغـربي مـن شـبة الجزيـرة العربيـة، وتربـط بـين المحيـط الهنـدي والبحـر الأحمـر، ولعلهـا بهـذا الموقـع تعـد مـن أهـم موانـئ الجزيـرة العربيـة، لأنهـا تتحكـم بالمدخـل الجنـوبي للبحـر الأحمـر، مما أعطاهـا أهميـة اسـتراتيجية عظيمـة، جعلهـا مركـزًا تجاريًا مهـماً يربط بـين الـشرق والغـرب.. لذلـك يمكـن أن نقـول إن الطبيعـة قـد خصَّـت عـدن بموقـع جغـرافي متميـز، هيأتهـا لتكـون مدينـة تجاريـة تنمـو وتزدهـر باضطـراد، وليـس أدل عـلى ذلـك مـن أن تاريـخ نشـوء المدينـة وأصـل تسـميتها لازال غـير معـروف حتـى الآن، لأنهـا تواجـدت لتبقـى منـذ مرحلـة موغلـة في القِـدم، وقد ورد ذكرهـا في أقـدم المصـادر التاريخيـة والجغرافيـة القديمـة، وحيـث لازالـت

هذه – المدينة الميناء– تستمد أهميتها حتى اليوم من موقعها المتميز على الساحل الجنوبي[1].

وقد ورد ذكر (عدن) كاسم للمدينة والميناء في العديد من المصادر التاريخية القديمة، كالتوراة، والمؤلفات الكلاسيكية، والنقوش، والمعاجم اللغوية، والشعر الجاهلي، ومؤلفات المؤرخين والجغرافيين العرب القدامى، بل تطرقت هذه المصادر لموقع عدن البحري وأهميته التجارية، وسيتناول الباحث ذلك في هذه الورقة العلمية المختصرة على ضوء معطيات تلك المصادر القديمة.

عدن في التوراة:

ورد في الإصحاح السابع والعشرين من سفر حزقيال ذِكر (تجار شبأ) وأنواع السلع التي كانوا يتاجرون بها، وفي هذا السياق ورد اسم عدن كميناء أو كمركز تجاري، ومعها الميناء الرئيس لحضرموت القديمة (كنة) أي قنأ– بير علي حاليًا، «تجار شبأ ورعمة هُم تجارك، بأفخر كل أنواع الطيب، وبكل حجر كريم والذهب أقاموا أسواقك. حرَّان وكنّة وعدن تجّار شبأ وآشور وكلمد تجارك، هؤلاء تجارك بنفائس، بأردية أسمانجونية ومطرزة وأصوفة مبرم معكومة بالحبال مصنوعة من الأرز بين بضائعك»[2].

(1) محمد، محمد أحمد: عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية، ط1، دار الثقافة العربية الشارقة، ودار جامعة عدن، 2001م، ص44-46. وانظر الخارطة رقم (1).
(2) التوراة: سفر حزقيال ص612 (العهد القديم، دار الكتاب المقدس، القاهرة، ط5، 2006م).

وإذا كان صحيحًا ذكر الاسم عدن في حزقيال، فهذا يعني أقدم ذكر لاسم المدينة عدن دون إعطاء أي تعليل أو تفسير للاسم، بل صحة ذلك الخبر يضع مدينة عدن في مصاف حواضر العالم القديمة[1]، كميناء تجاري بلغ أهمية معينة قبل أكثر من (2500 عام) على الأقل[2]، إلا أن بعض المصادر تبدي شكوكًا حول موقع عدن المقصود في سفر حزقيال، وأن ما قصد بها في الواقع هي (عَدْن) وزعموا أنها حوض الفرات، وأن (شبأ) مستوطنة أو جالية سبئية في شمال الجزيرة العربية[3].

عدن في المصادر الكلاسيكية

يُذكر ميناء عدن في المصادر الكلاسيكية باعتباره مركز قديم لتبادل السلع الإفريقية، والهندية، والمصرية، وسلع بلاد العرب، إذ تنطلق السفن من هذه المناطق إلى ميناء عدن، ومنه أيضًا تعود إلى تلك المناطق[4]، لذلك فعدن بلدة قديمة أدَّت دورًا بارزًا في تاريخ اليمن قديمه، ووسيطه، وحديثه. الأمر الذي جعلها من أكثر مدن جنوب الجزيرة العربية شهرة[5].

---

(1) يعتقد أنه كُتب ستة قرون قبل الميلاد، وبذلك تكون عدن كميناء تجاري بلغ أهمية معينة قبل أكثر من (2500 عام) على الأقل.

(2) محيرز، عبدالله أحمد: العقبة، دراسة تحليلية جغرافية وتاريخية لجانب من مدينة عدن، وزارة الثقافة مؤسسة 14 للصحافة والنشر عدن، لا.ت، ص21.

(3) محيرز: المرجع السابق، ص12 .نقلًا عن:
R.J.Gavin: Aden under the British Rule (1839-1967) , London.1975, p.355.

(4) Schoff Wilfeld: The Peripuls of the Erythraean Sea. New York , 1912, chapter26, p.32.

(5) الهمداني، الحسن بن أحمد: صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوع، ط1، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1995م، ص94. وأبو عبد الله الطيب بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، تحقيق لوفغرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1986م، ص17.

لذلك أطلق عليها الكتَّاب الكلاسيكيون عدة أوصاف دون ذكر لاسمها، فصاحب الطواف (periplus The) يصف موقعًا (المدينة الميناء) شرق باب المندب في خليج عدن صالحًا كميناء، ومرسى للسفن، تتوفر فيه المياه العذبة، وينعزل عن البر، فهو إما جزيرة أو شبة جزيرة:
"Beyond Ocelis , the sea widening again to ward the east and soon giving a view of the open ocean , after about (1200) stadia there is Eudaemon Arabia , ..."

وبعد أوكليس (الشيخ سعيد)، ينفرج البحر للمتجه نحو الشرق، وعلى بعد 1200 إستاديًا توجد العربية اليوديمونية... أي العربية السعيدة[1].

وهذا وصف أقرب انطباقًا على عدن من عدة مواقع في الساحل اليمني لخليج عدن، وأطلق عليها ما يطلقه الكتاب الكلاسيكيون على اليمن القديم جميعه «العربية السعيدة»[2]، فهو وصف بالازدهار والرخاء والثراء، ولعله ينطبق على عدن بوصفها ميناء ومركزًا تجاريًا مهمًا، يلتقي فيه تجار الشرق والغرب.

ويصفها بطليموس[3] بأنها فرضة لبلاد العرب أو بلاد العرب التجاري (ArabiaEmporion)، وقد كانت مركزًا لتبادل السلع الإفريقية،

---

(1) The Periplus.., ch.26, PP.31-32, 115.

(2) محيرز: المرجع السابق، ص22. والمعروف أن الكلاسيكيين يطلقون هذا الوصف (السعيدة)، وهو وصف يقترن بالازدهار والرخاء والثراء، كذلك يرى البعض أنه ينطبق أيضًا على موطن البخور مملكة حضرموت، وهناك من يراه بشكل أوسع أي يطلق على العربية الجنوبية.

(3) علي، جواد: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط1، دار العلم للملايين، بيروت، 1971م، ج7، ص274.

والهندية، والمصرية، ومكانًا تبحر منه السفن إلى الهند والعكس[1]. ومن الصعب هنا إثبات ما قصده بطليموس، فهو كصاحب الطواف لم يذكر اسم عدن، ونحن نبحث عن هذا الاسم وتعليله، وطالما لم نقف إلا على أوصاف كفرضة العرب، أو العربية السعيدة، أو غيرها من الأوصاف، فمن المحتمل أن تكون هذه الأوصاف لموقع المدينة الميناء عدن، أو ربما قصد المصدران الكلاسيكيان السابقا الذكر مواقع أخرى، ولعلنا نكون بذلك أمام العديد من التأويلات ومنها:

إذا صحت نسبة عدن إلى عدن حزقيال في التوراة، تكون بذلك من أقدم الحواضر والموانئ التجارية في العالم القديم، وإذا كان صحيحًا ما قيل أيضًا عن ورود اسم عدن في النقوش ومنها نقش باليونانية، يعود تاريخه إلى القرن الأول للميلاد، عثر عليه في (قفط) في صعيد مصر[2].. وبذلك تكون عدن معروفة قبل عهدهما. إذًا يفترض ذكر اسم عدن من قبل المصدرين الكلاسيكيين السابقين – وهما متعاصرين – بدلًا من قيامهما باستخدام صفة لاسم عدن، علمًا بأن عدة مواقع في العربية الجنوبية تحمل هذه الصفات (فرضة أو مركز تجاري..) ولكن ورد ذكرها بأسمائها عند الكلاسيكيين، كموزع، وقنأ، وأوكليس (الشيخ سعيد)، وسمهرم – موشا (خور روري) وغيرها.

وعدا ما سبق يحدثنا جواد علي (الدكتور) عن أسماء نسبت إلى عدن، فهي[3]: (Adana) و (Adane) عند مؤلف كتاب «الجزيرة العربية»

(1) علي، جواد: المفصل ج7، 274، وعبدالله محيرز: المرجع السابق، ص23.
(2) سيأتي الحديث عن النقش لاحقًا. وانظر: محيرز: المرجع السابق، ص24.
(3) علي، جواد: المفصل، ج2، ص62. والموسوعة العربية الميسرة، دارة إحياء الثراث العربي مجلد 2، ص1191.

(أورانيوس)[1]، ويبدو أنه واحد من العرب الأنباط، أو على الأقل عاش في جهات مملكة الأنباط، وكانت لديه معلومات جيدة عن شمال الجزيرة العربية وجنوبها وفقًا لما جاء في مؤلفه، وكان الجزء الثالث منه مكرسًا للعربية الجنوبية[2]، وربما قُصد من الاسمين السابقين (عدن المدينة الميناء).

وعند بليني (أتِن – Athene)[3]، وكان بليني غالبًا ما يتحدث عن شمال الجزيرة العربية وجنوبها، وفضلًا عن الوصف الجغرافي والقوائم العديدة لأسماء الأماكن، ووصفه المطول للنباتات العطرة في بلاد اليمن، كذلك يتحدث عن الملاحة اليونانية – الرومانية نحو الهند، والتجارة العربية للطيوب من موزع (القريبة من المخا حاليًا)[4]، ولعله بذلك سيكون على علم تام بأسماء الموانئ المطلة على المحيط الهندي والبحر الأحمر، لذلك ربما قصد بـ(أتن) عدن الميناء التجاري[5].

ونُعت هذا الموضع عند الرومان بفرضة الرومان (Romanian Emporion) أي (المركز التجاري الروماني)، وقد كان مركزًا لتبادل السلع الإفريقية،

---

(1) أورانيوس: يبدو أن كتابه يرجع إلى عام 601 ميلادي. انظر بلاد اليمن في المصادر الكلاسيكية، ترجمة حميد مطيع العواضي، وعبد الطيف الأدهم، ط1، وزارة الثقافة، صنعاء، 2001م، ص51.

(2) حميد مطيع العواضي وعبد الطيف الأدهم، المرجع نفسه، ص 51.

(3) محيرز: المرجع السابق، ص24.

(4) العواضي والأدهم: المرجع السابق، ص45-51.

(5) المعروف أن المؤلفات الكلاسيكية عن جزيرة العرب فيها معلومات كثيرة، ورغم ذلك نجدها لا تخلوا من الأسماء غير الواضحة، أو المصحفة وغيرها من المعارف الغامضة.

والهندية، والمصرية[1]، وذلك بفضل موقعها المتميز على الساحل الجنوبي لليمن والقريب من باب المندب، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، بل جعلها ذلك عرضة للخطر الدائم، ومطمعًا للغزاة والطامعين، فمثلًا بعد أن ضمنت القوة البحرية الضخمة للرومان السيطرة على البحر الأحمر وعلى البحر العربي، استطاعت احتلال عدن، ففي أيام كلوديوس (41-54م) كان هذا الميناء في قبضة الرومان، وكانت به حامية رومانية[2]، ثم وقعت المدينة تحت الاحتلال الحبشي (525-575م) [3]، ومن ثم الاحتلال الفارسي (575م)، الذي انتهى بظهور الإسلام وانضواء اليمن تحت لوائه[4].

عدن في المصادر النقشية:

الآثار والنقوش هي أول ما يجب الرجوع إليها للتعرف على عدن القديمة، ومدلولات هذا الاسم، ومعرفة العهد الذي سميت به، والرجوع أيضًا إلى ما سيعثر عليه من مخطوطات، أو ما قد تم العثور عليها ولم تدرس بعد.

(1) علي، جواد: المفصل، ج7، ص274.
(2) علي، جواد: المفصل، ج7، ص277.
(3) الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير: تاريخ الأمم والملوك، دار الفكر، 1979م، مج1، ج2، ص106-108. مطهر بن طاهر المقدسي: البدء والتاريخ، مبطعة برجند-شالون، 1903م، ج3، ص185. وجورج فاضلوا حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، تحقيق د. يعقوب بكر، القاهرة، لا.ت، ص101.
(4) الطبري: الأمم والملوك، مج1، ج2، ص116، 121. المقدسي: المرجع السابق، ج3، ص190، 195. وجورج، حوراني: المرجع السابق، ص104-105.

ولم يعثر إلى الآن على نقش يشير إلى أن اسم المدينة (عدن) بل تم العثور على ثلاثة نقوش، نقشان منها مكتوبان بخط المسند، ويذكران لفظ عدن وبحر عدن وهما من نقوش المعسال، معسال (5) ومعسال (6) وقد نشرت حول النقش الأول دراسة تُرجِع تاريخه إلى القرن الثالث للميلاد تقريبًا، وقد ورد فيه لفظ عدن[1].

أما الثالث فهو نقش باليونانية، عثر عليه في (قفط) مدينة على النيل في صعيد مصر، ويعود تاريخه إلى القرن الأول للميلاد، وذكر صاحبه أنه تاجر من عدن، ويبدو أن (قفط) كانت على علاقة تجارية مع عدن[2]، وبحسب المصادر الكلاسيكية أن ميناء عدن كان مركزًا مهماً لتبادل السلع الإفريقية، والهندية، والمصرية، وسلع بلاد العرب، وكانت تنطلق السفن من هذه المناطق إلى ميناء عدن، ومنه تعود أيضًا إلى تلك المناطق، فمثلاً كانت السفن القادمة من مصر ترسو في ميناء عدن، ثم تواصل سيرها إلى سواحل إفريقية، أو يتجهون نحو الهند[3].

كما عثر على نقش تذكاري في «Koptos» يعود تاريخه إلى حدود عام 70 ميلادي (في عهد حكم الإمبراطور فيسباسيان)، يستنتج منه أن

(1) محيرز: المرجع السابق، ص24. وانظر بافقيه، محمد عبدالقادر: ريدان العدد (6) حولية الآثار والنقوش اليمنية القديمة، مطابع معهد البحوث والدراسات حول العالم العربي والإسلامي -المركز الفرنسي للبحوث العليمة - جامعات إكس - مرسيليا، 1994. ص58، 87. وعبدالله طالب السريحي: عدن في النقوش اليمنية القديمة، صحيفة الأيام، العدد (5028)، عدن 28 فبراير 2007، ص 3.

(2) محيرز: المرجع السابق، ص24-25.

(3) علي، جواد: المفصل، ج 7، ص276. وانظر: The Periplus.., ch.26,p.32

اسم عدن كان في الاستعمال في تلك الحقبة الزمنية؛ لأن مقدم النقش يطلق على نفسه تسمية «Adaneites» أي مواطن من مدينة «Adane» (نشر النقش من قبل (Wagner.G) وهذا الاسم عدن «Adane» أيضًا أطلق على الموقع في المراحل اللاحقة حيث يسميها (Philostorgius) «Adane»[1].

وهكذا كان لتجار العربية الجنوبية (المعينيين والحضارم..) علاقات تجارية مع مصر (الطريق البحري)، وكان البحر الأحمر هو المعبر الرئيس لهم إلى داخل مصر، فكانوا يحملون بضائعهم من موانئ جنوب شبة الجزيرة العربية، قنأ، وعدن، إلى البحر الأحمر حتى الميناء البطلمي القصير، ومنه يتخذ طريقًا بريًا في صحراء مصر الشرقية حتى (قفط على نهر النيل، وهي إحدى مديريات منطقة طيبة في العصرين البلطمي والروماني، وهي همزة الوصل بين كل الطرق البرية الداخلية التي تربط البحر الأحمر بالنيل في الصحراء الشرقية، وسوف نطلق على هذه الطريق مجازًا طريق القصير، وهو يمتد غربًا من ميناء القصير عبر وادي الحمامات حتى قفط على نهر النيل[2].

ولاشك أن وجود نقش التاجر المعيني (زيد أل بن زيد) في إقليم منف[3]،

(1) الصالحي، واثق إسماعيل: عدن تشابه إسكندرية البطالمة، الندوة العلمية (عدن بوابة اليمن الحضارية 18 – 19 يناير 2011)، دار جامعة عدن، 2011، ص 283، نقلاً عن: Philostorgius , Hist.Eccles. In Casson; Wagner, G.Bulletin de IInstitute francais d archeologe orientale , 76 (1979) P.278.

(2) محمد، السيد رشدي: العرب في مصر قبل الإسلام – دراسة تاريخية وحضارية، مصر، لا.ت، ص42–44.

(3) كُتب النقش بحروف عربية جنوبية (خط المسند)، وباليونانية على تابوت خشبي لتاجر

دليل على أن التجارة العربية الجنوبية قد تعدَّت نطاق الصحراء الشرقية، ووصلت إلى نهر النيل عند قفط، ومنها تتجه شمالًا إلى الأسواق المصرية حتى الإسكندرية[1]. ووقفنا أيضًا على دليل آخر للعلاقات التجارية بين العربية الجنوبية ومصر، ووصول شحنات البخور إليها، قادمة من (قنا وعدن) عبر البحر الأحمر.. حتى قفط على نهر النيل، وهو نقش يوناني من عهد الملك بطليموس الثامن أيور جيتس الثاني وكيلوباترا الثالثة (مؤرخ باليوم العاشر من توت[2] من العام الحادي والعشرين من حكم الملك بطليموس) عن حراسة القوافل التجارية التي تحمل بخور العربية الجنوبية، حيث يقوم ايكاديرنوس جورتونيوس حاكم طيبة والمشرف على البحر الأحمر، بحراسة القوافل التي تأتي إلى إحدى مديريات طيبة (قفط) حاملة البخور مع أجانب آخرين[3].

ونخلص مما تقدم أن اسم عدن كمدينة وميناء تجاري موجود منذ القدم، ولا شك أن النقوش سابقة الذكر دليل على ذلك، ورغم ذلك نجد أنفسنا (مرة أخرى) أمام جملة من الأسئلة، تفرض نفسها علينا، وسنتبين من خلالها حقيقة هذه المدينة. ألم تكن هناك في العربية الجنوبية. نقوش ذكرت اسم هذه المدينة الميناء؟ علماً أن موانئ بحرية ومراكز تجارية عربية

معيني (زيد أل بن زيد) كان يعيش في مصر.. وإلى جانبه أيضًا عثر على نقوش عربية جنوبية وجدت داخل اليمن القديم، وكذا العديد من الوثائق البردية ونقوش يونانية ومصرية.. وكلها تتحدث عن منتجات بلاد العرب الجنوبية ونشاطهم التجاري مع مصر.

(1) السيد رشدي: المرجع السابق، ص92.

(2) شهر (توت) من أسماء الشهور القمرية المصرية القديمة التي احتفظ بها الأقباط.. ولمزيد من المعلومات انظر: أسماء الشهور عند الفراعنة، مجلة الهلال عدد أبريل، القاهرة، 1984، ص71.

(3) ربما يقصد بالأجانب الآخرين، القائمين على التجارة، أو القادمين من قنأ أو عدن.

جنوبية ورد ذكرها بوضوح في العديد من النقوش اليمنية القديمة كميناء قنأ وميناء سمهرم (خور روري)، وهذه موانئ تابعة لمملكة حضرموت لتصدير البخور وغيرها من السلع، وكذا ميناء موزا أو موزع على البحر الأحمر بوصفه (ميناءً وسوقًا تجاريًا له شهرة عالمية منذ القرن الأول إلى القرن الثالث الميلادي)، وبالقرب من هذا الموقع ميناء آخر شهد شهرة عالمية كبيرة أيضًا، هو ميناء (المخا) أو (مخوان - كما في النقوش)، وجزيرة سقطرى بوصفها أحد المراكز التجارية البحرية المهمة منذ عهود قديمة[1]، كل هذه الموانئ والمراكز التجارية نجدها تُذكر بوضوح في النقوش القديمة وكذا في المصادر الكلاسيكية، بينما الإشارة إلى عدن في هذه المصادر فيها اضطراب وغموض، وخاصة في المؤلفات الكلاسيكية التي اكتفت بإعطاء عدن صفة بدلًا من ذِكر اسمها. أو ربما أن آثار هذا الموقع ونقوشه أي (عدن) قد تعرضت للتلف بقصد أو بغير قصد، أو ربما حملات الملك كرب إل وتر ضد مملكة أوسان قد امتدت إلى هذا الموقع، وربما بفعل ذلك العدوان تضررت آثار ونقوش هذا الموقع[2].

(1) لمعرفة المزيد عن هذه الموانئ والمراكز التجارية، انظر.

The Periplus ... , ch.7, p.25, ch24, p.30, ch.26, p.32.

وانظر: النعيم، نورة: الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، في الفترة من القرن الثالث ق.م وحتى القرن الثالث الميلادي، ط1، دار الشواف، العربية السعودية، 1992م، ص254-257.

(2) لمزيد من التفاصيل عن أوسان، انظر: بافقيه، محمد عبد القادر: تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1973م، ص29-32. وانظر الخريطة رقم (2) في الملاحق التي تبين حملات الملك كرب إل وتر على الأراضي الأوسانية. انظر أسمهان الجرو: موجز التاريخ السياسي القديم لجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم)، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2002م، ص 149.

ومثل ذلك العدوان شنَّه الرومان على ميناء عدن، بعد فشل حملتهم على العربية الجنوبية (بقيادة إليوس جالوس -24-25ق.م) وفشلهم في القضاء تمامًا على النشاط التجاري للموانئ العربية الجنوبية، فقرروا بعد ذلك في العام الأول للميلاد (أيام كلوديوس) شن هجوم مدمر عن طريق البحر لميناء عدن، وشل نشاطها التجاري بعد ذلك حتى أصبحت مجرد قرية بعد أن كانت مدينة كبرى[1]، ولعل ذلك كان السبب في أن الكثير من آثارها ونقوشها لم تسلم من الدمار.

ويبدو أن الكثير من الأمور في تاريخ العربية الجنوبية ستظل غامضة، ولعل في أعمال البحث الأثري في المستقبل أملًا في حل الكثير من المسائل الغامضة، بل يبدو أن هذه المنطقة (عدن) بحاجة إلى مزيد من أعمال البحث والتنقيب الأثري، وبهذا الصدد تحدث أستاذ الآثار المشارك (د. أحمد باطايع) عن موضوع البحث والتنقيب الأثري في عدن (في الندوة العلمية الأولى – عدن ثغر اليمن 15-17 مايو 1999 جامعة عدن) ووضح أنها لم تجد الاهتمام والعناية فيما يخص تدوين تاريخها، ووصف معالمها، وتوثيقها، كما هو الحال في المدن التاريخية القديمة بالرغم من قدمها.. وقال: منذ عام 1967 وحتى اليوم لم تلقَ أي اهتمام فيما يخص

(1) شيبمان، كلاوس: تاريخ الممالك القديمة في جنوب الجزيرة العربية، ترجمة فاروق إسماعيل، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء، 2002م، ص69. وهناك من يرى أن قيصر رومانيا دمر ميناء عدن.. حول ذلك انظر: The Periplus..,p.115 والعبادي، مصطفى: ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، «تاريخ سواحل مصر الشمالية»، سلسلة تاريخ المصريين، العدد (200)، الهيئة المصرية للكتاب، 2001م، ص62-63. والصالحي: المرجع السابق، ص 284-285.

البحث والتنقيب عن آثارها ونقوشها، حتى مبانيها ومتاحفها وما بداخلها يعاني من عدم الاهتمام[1].

عدن في المعاجم اللغوية، وكتابات المؤرخين، والجغرافيين العرب القدامى:

(عَدَن) بفتح العين والدال ثم نون، وقد أوردت المعاجم اللغوية لعدن معاني كثيرة ومنها: عدن بمعنى الإقامة، وعدن البلد أي سكنها، وعدنت الإبل أي لزمت مكانها، وعدن الأرض أي سمَّدها وهيأها للزرع، وعَدَن المكان أي استخرج منه المعدن، وقيل اشتق اسم عدن من المعدن وهو معدن الحديد، والعِدَن رجال مجتمعون، وتعطي كل هذه المعاني مدلولات ومفاهيم متشابهة هي: الاستيطان مع ما يجعل الاستقرار ممكنًا كالزراعة، والرعي، والتعدين[2]، وقيل عدن بالمكان إذ أقام به وبذلك سميت عدن، ويعيدها البعض إلى العدون أي الإقامة إذ قام به عدن أبين، وعرفت بذلك لأن أبين بن زهير بن أيمن بن الهميسع بن حمير أقام بها لأنها كانت من أعمال أبين وتمييزًا بينها وبين بعض العدنات (كعدن لاعه وهذه قرية

(1) انظر باطايع، أحمد: العمل الآثاري في عدن منذ التأسيس حتى الاستقلال، الجزء الثاني من كتاب الندوة العلمية الأولى (عدن ثغر اليمن، جامعة عدن، 15- 17 مايو 1999، ص 689- 707.

(2) الحميري، نشوان منتخبات في أخبار اليمن، ط3، دار التنوير، بيروت، 1986، ص69. ابن منظور، جمال الدين: لسان العرب، الدار المصرية للتأليف والترجمة، طبعة مصورة من طبعة بولاق، لا.ت، ج17، ص151. ابن المجاور: صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، ط2، دار التنوير، بيروت، 1986م، ص 110. ولمعرفة المزيد عن معاني عدن، انظر: العبدلي، أحمد بن فضل، هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، ط2، دار العودة، بيروت، 1980م، ص19-23.

صغيرة من أعمال حجة، بعيدة عن البحر)[1]. وفي بعض القرى اليمنية كالحجرية وغيرها تستخدم لفظة عُدن أو العُدن، بمعنى أعلى الكتفين، وبمعنى (القاسم) أي العمود الرئيسي لأسقف المنازل، ولازالت تستخدم هذه اللفظة حتى اليوم.

وفي رواية ما سميت عدن إلا نسبة لعدنان، لَمّا بناها سماها على اسم ابنه عدن، فهو صاحب عدن وإليه تنسب[2]، ويستغرب ياقوت الحموي من ذلك بقوله إن النسابين لا يعرفون ابنًا لعدنان اسمه عدن، ثم يأتي بتفسير لا يقل تكلفًا وطرافة، فهو اسم أطلقته الحبشة في غزوهم لليمن عندما عبرت سفنهم فخرجوا إلى عدن فقالوا عدونا (عدونة) فسميت عدن بذلك وتفسيرها خرجنا[3]، وقيل أيضًا ما اشتق اسم عدن إلاّ من عاد، كذلك يقال أول من حُبس بها رجل يقال له عدن فسميت به، ويشير المقدسي إلى أنها كانت في القديم حبس شداد بن عاد، أما ابن المجاور فيقول إنها كانت حبس للفراعنة، وفي رواية سميت عدن من العدون وهو الإقامة لأن تبعًا كان يحبس بها أصحاب الجرائم[4].

(1) عمارة بن علي اليمني: المفيد في تاريخ صنعاء وزبيد، تحقيق القاضي محمد بن علي الأكوع، القاهرة، 1967م، ص61. محمد بن أحمد الحجري: مجموعة بلدان اليمن وقبائلها، تحقيق إسماعيل بن علي الأكوع، ط1، منشورات وزارة الإعلام والثقافة، صنعاء، 1984م، مج2، ج3، ص582-583.

(2) الطبري: المرجع السابق، ج2، ص191. ابن المجاور: المرجع السابق، ص110. والعبدلي: المرجع السابق، ص19.

(3) ياقوت الحموي: معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ج3، ص622. الحجري: المرجع السابق، ج3، ص584. والعبدلي: المرجع السابق، ص19-20.

(4) المقدسي: أبو عبدالله محمد: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، القاهرة، ط3، 1991م، ص85.. ابن المجاور: المرجع السابق، ص110.

ويقول الهمداني أن (مِقَطْ) هي أحد أسماء عدن القديمة، موضحًا بأن (مقط التراب) هو المنقطع من الأرض في البحر، كأنه يصفها بأنها جزيرة أو شبة جزيرة خارجة في البحر. واستشهد على ذلك بقول شاعر اسمه السمط الفيروزي، وقد وفد على بعض البرامكة وأنشده:

أتيتكم من مقط التراب ومنبت الورس والكندر

ولعل الشاعر يقصد أنه جاء من بلاد الطيوب (العربية السعيدة) ومينائها بحر عدن، وأن عدن هي مقط التراب، أو ربما قصد أنه جاء من سوق عدن، وهي كانت من أسواق العرب التي تفد إليها عديد من القبائل العربية للتسوق، وللشعر والأدب[1]. ويستمر ابن المجاور بشطحاته الخيالية أو الخرافية على عدن، عندما يقول: قال الهنود: (عدن حبس دس) وهو اسم جنّي له عشرة رؤوس، سكن جبل المنظر ويُطل على رملة حقات، وسكن بعده (هنومت) حقات وما أخرجهم منها إلا النبي سليمان عليه السلام عندما جاء إلى أرض اليمن من أجل بلقيس. ويضيف ابن المجاور تسميات وتعليلات أخرى، فهي مشتقة من عاد، وأن اسمها عند الفرس آخر سكين، وعند الهنود سيران – هل يبدو ذلك أقرب إلى لفظة صيرة؟. وعند التجار صيرة، كذلك يطلق عليها ثغر عدن وفرضة اليمن، أي أنها ميناء ومركز تجاري في ساحل اليمن الجنوبي[2].

(1) الهمداني: الإكليل، تحقيق محمد بن علي الأكوع، مطبعة السنة المحمدية، القاهرة، 1966م، ج2، ص270. وعن أسواق العرب، انظر: سعيد الأفغاني: أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، دار الفكر، دمشق، ص240–277.

(2) ابن المجاور: المرجع السابق، ص110–111. والمقدسي: المرجع السابق، ص30.

ويستمر جو الأساطير والخرافات عن عدن، فيقال: إن نارًا تخرج من قُعرة عدن، ومعناه من أقصى أرض عدن، وهذه النار هي الحاشرة للناس، وقيل: إن قابيل قتل أخاه هابيل في شرقي عدن، وقيل أيضًا: إن قابيل هو الذي أسس مدينة عدن وعبد النار بها ومنها نشأ المجوس، أما بعد الإسلام فقيل ورد ذكر عدن في الأحاديث الشريفة، فعن كتاب فضل اليمن لأبي القاسم بن علي بن محمد الشافعي ما لفظه: «عن ابن عباس رضي الله عنهما قال: قال رسول الله ﷺ: «**يخرج من عدن أبين اثنا عشر ألفًا ينصرون الله ورسوله وهم خير من بيني وبينكم**» أخرجه الطبراني، وقيل أيضًا: إن علي بن أبي طالب عليه السلام دخل عدن وخطب على منبرها خطبة بليغة[1].

عدن في الشعر الجاهلي:

ويبدو أن عدن قد حظيت أيضًا ببعض الإشارات في الشعر الجاهلي، وقد تردد ذكرها عرضًا وبشكل محدود في ذلك، ولا شك أن الكثير من المدن والحواضر التاريخية اليمنية قد حظيت باهتمام المؤرخين العرب القدامى، كذلك وجدت لها مكانًا في الشعر الجاهلي، ومنها مدينة عدن، وقد ورد ذكرها في شعر للأعشى عن سفره وترحاله بقوله:[2]

قد طُفتُ ما بين بانقْيا إلى عدنِ   وطالَ في العجم ترحالي وتيساري

(1) الحجري: المرجع السابق، ج3، ص583، والعبدلي: المرجع السابق، ص20-21. وعن مقتل هابيل، انظر: ابن قتيبة: المعارف، حققه وقدم له د. ثروت عكاشة، ط4، دار المعارف، القاهرة، 1981م ص17-18.

(2) ميمون بن قيس: ديوان الأعشى، شرحه وقدم له مهدي محمد ناصر الدين، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1987م، ص88. (بانقيا: مكان بالعراق).

وقال أيضًا [1]:

ألم ترني جولت ما بين مأرب إلى عدنٍ فالشامُ والشام عانِدُ

ونجد دوسر بن دُهبل القريعي يذكر (عدان) ربما قصدها عدن[2]:

وحنّت قلوصي من عدان إلى نَجدٍ ولم ينسها أوطانها قدم العهد

كما ورد ذكرها في شعر عمرو بن أبي ربيعة بقوله[3]:

هيهات من أمة الوهاب منزلنا إذا حللنا بسيف البحر من عدن
واحتل أهلك أجيادًا فليس لنا إلا التذكر أو حظ من الحزن

كما اشتهرت العديد من المناطق اليمنية ببرودها (البرود اليمانية) ونظرًا لجودتها وشهرتها التجارية ورد ذكرها كثيرًا في الشعر الجاهلي (لا يتسع مجال البحث للإفاضة في هذه النقطة)، ويكفينا أن نشير إلى البرود المرتبطة بعدن (البرود العدنية) [4]. كما اشتهرت اليمن قديماً بالطيوب وتجارته ومنها الطيوب المصنَّعة، وكانت عدن مشهورة بصناعة اللطائم

---

(1) الهمداني: الإكليل، ج8، تحقيق نبيه أمين فارس، دار الكلمة، بيروت، لا.ت، ص73. (غير مثبت في ديوان الأعشى).

(2) الأصمعي، عبد الملك بن قريب: الأصمعيات، تحقيق وشرح أحمد محمد شاكر وعبدالسلام هارون، ط2، دار المعارف، مصر، 1964م، قصيدة رقم 50، ص150.

(3) البكري، أبو عبيد بن عبد العزيز: معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق مصطفى السقا، عالم الكتب، بيروت، لا.ت، ج1، ص115.

(4) ولمعرفة المزيد عن البرود اليمانية، انظر: الخليل بن أحمد الفراهيدي: كتاب العين، ط1، مؤسسة الأعلمي، بيروت، 1988م، ج1، ص309، ج2، ص42، ج4، ص188، ج6، ص35. ابن سيده، أبو الحسن علي بن إسماعيل: المخصص، دار الفكر، بيروت، 1978م، ج4، ص72.

وأنواع الطيب، ويقول أبو حيان التوحيدي في ذلك: «ولم يكن في الأرض أكثر طيبًا ولا أحذق صناعًا من عدن»[1]، وقد حفظ لنا الشعر الجاهلي إشعارًا كثيرة في ذلك.

تلك كانت الآراء والتفسيرات التي جاءت في بعض كتابات المؤرخين والجغرافيين والشعراء العرب القدامى، ورغم اتفاقها على شهرة المدينة أو الميناء عدن، وعلى أهميتها وذيوع صيتها، فإنها لا تقل اضطرابًا عن المصادر الكلاسيكية في تعليل اسم عدن، وتمييزها عن غيرها، وكذا نجدها لا تقل غموضًا عنها، واضعة أسبابًا واضحة التكلف والمبالغة، بل يضعون أحيانًا أسبابًا لا تخلو من الطرافة.. وليس أطرف من أن تشتهر عدن، وأن ينسب إليها البُرّ، وهي ليس فيها زرع، ولا ضرع، الغذاء الأساسي للجزيرة العربية بدوها وحضرها. وقال بعض القرشيين يذكر قيس بن معد يكرب، ومقدمه إلى مكة في كلمة له[2]:

قيس أبو الأشعث بطريق اليمن ... لا يسأل السائل عنه ابن من

أشبع آل الله من بُرِّ عدن

ولعل المتمعن في كل ما تقدم من آراء وتعليلات حول (عدن) يجدها تتفق على أقدمية عدن، وشهرتها وأهميتها كونها ميناءً ومركزًا تجاريًا قديمًا، وأن هذا الاسم له علاقة بالاستيطان والإقامة والازدهار والرخاء، حتى في حالة اقتناع الباحث أو القارئ بذلك وبقدم المدينة استنادًا إلى ما عثر عليه من كتابات قديمة (نقوش)، أو ما تردد ذكره في بعض المصادر

---

(1) أبو حيان التوحيدي: الإمتاع والمؤانسة، صححه وضبطه وشرح غريبه خليل المنصور، دار الكتب العلمية، بيروت، لا.ت، ج1، ص66.

(2) محيرز: المرجع السابق، ص31، نقلاً عن الجاحظ، ج4، ص18.

اليونانية والرومانية (الكلاسيكية) أو غيرها، فإنه سيظل في حيرة من أمرين مهمين: أولهما: تعليل اسم عدن، والثاني: العهد الذي سميت فيه، لذلك يبدو أن الرؤى والفرضيات السابقة لمعرفة أصل التسمية غير صالحة، فلذا كان لابد من تعديلها، أو البحث عن منظور آخر، أو كما قال الأستاذ والباحث عبدالله محيرز[1]: «واستنادًا إلى ما سبق فإنه يمكن المجازفة بوضع فرضية لتمحيص المقصود بعدن..». (وفي نظري) تبدو وجهة نظر صائبة أو أقرب إلى الصواب.

فهاهو أستاذنا المغفور له عبدالله محيرز قد قام بحصر عدد من المدن والقرى اليمنية التي تسمّت بعدن[2]، حيث وجد عددًا كبيرًا من العدنات عدا ما طرأ عليه من تصريف لغوي كالتصغير في (عدين)، أو تصغير مع التأنيث في (عدينة): إحدى أرباض تعز، أو ما دخل عليها أداة التعريف مثل (العدين) في صهبان بالقرب من (إب)، بل نجد ما لا يقل عن عشرة من العدنات في منطقة محصورة ما بين لبعوس في يافع والضالع، خمسة منها في الضالع (عدن حمادة، عدن أهور، عدن حمير، عدن أرود، عدن جعشان)، وهذه كلها أسماء لقرى في مديرية الضالع بمحافظة لحج. وفي مشاله من يافع (عدن الشبهي، عدن الدقيق، عدن الحجال، عدن الحوشبي)، وفي ردفان (عدن الراحة).

---

(1) محيرز: المرجع السابق، ص32.

(2) لمعرفة التفاصيل حول التسمية.. انظر: عبدالله محيرز: المرجع السابق، ص33-30. ومحمد أحمد محمد: عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية، ط1، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، وجامعة عدن، 2001م، ص39-44.

ويضيف الأستاذ محيرز داليًا برأيه مساهمًا في تفسير سبب تسمية عدن والعلاقة بين تلك العدنات من خلال زياراته ووصف الآخرين لها قائلًا:

«ويفيد من رأى هذه المواقع ودلَّ عليها، أنها تقع في بطون الجبال بعيدة عن جادة الطريق نائية عن التجمعات العمرانية، وهي منتجعات اتخذها الناس طلبًا للحماية والأمان، وتسع بعضها حتى شمل أغلب الجبل الذي تربض تحته، كعدن أبين، وعدينة تعز، وعدين التعكر في محافظة إب. واختفى بعضها مثل عدن لاعة في حجة، وحصن عدن في وادي حضرموت، وعدن المناصب، وعدن بني شبيب في نواحي إب، وبقيت عشرات منها ما بين قرى صغيرة مجهولة مواقعها لأغلب الناس»[1]. ويخلص الأستاذ محيرز إلى أن عدن مصطلح جغرافي لمستوطنات قديمة، وتتميز عن غيرها بأنها مثوى آمن نظرًا لموقعها الحصين ملتصقة بسلسلة جبال عالية صعبة المرتقى[2].

(وفي نظرنا) أن هذا الرأي قد يعطينا تفسيرًا صحيحًا، بل ربما كان هذا التفسير الأكثر صوابًا حتى الآن[3]، إذا ما أضفنا الرأي القائل أن وصف جنات عدن، دار مقام، وفي الأساطير العربية عن الفردوس «وجنات عدن لا تحمل مصادفة اسم مدينة عدن، فهذه المدينة نعتتها النصوص الإغريقية العربية السعيدة بأتم معنى الكلمة»[4]، ومثل ذلك نجده في أسفار العهد القديم: «وغرس الرب الإله جنة في عدن شرقاً.. وكان نهرٌ

(1) محيرز: المرجع السابق، ص32.
(2) محيرز: المرجع السابق، ص32-33. ومحمد أحمد محمد: المرجع السابق، ص42-43.
(3) التفسير الأكثر صوابًا... لا يعني ذلك بأنه القرار الحاسم حتى الآن.
(4) العواضي والأدهم: المرجع السابق، ص58.

يخرج من عدن ليسقي الجنة»[1]. «وأخذ الرب الإلة آدم ووضعه في جنة عدن ليعملها ويحفظها»، وعن خروج آدم من الجنة: «فأخرجه الرب الإله من جنة عدن ليعمل الأرض التي أخذ منها، فطرد الإنسان، وأقام شرقي جنة عدن..»[2] [58].

وفي التصورات القديمة كالسومرية والبابلية والمصرية والفينيقية – الكنعانية والإغريقية وكذلك العبرية ينبغي أن يخصص مكان لراحة الموتى السعداء في بقع تتنوع حسب المأثور ويشار إليها غالبًا بجنة الدنيا[3]، ففي سفر التكوين هي جنة «عدن» في هذه الأماكن الأسطورية تحدد دومًا مواقع أنهار، وأشجار، وأزهار، أو أثمار عجيبة، وظروف تلك الحقبة في هذه الأماكن كانت مواتية لنمو أشجار الطيوب (اللبان، والمر، والصبر...) التي تقطع أحيانًا.[4]

ويحسن بنا الاكتفاء بهذا القدر من الإشارات عن الفردوس أو جنات عدن ووصفها، كدار مقام، أو مثوى آمن ومريح، أو مكان لراحة الموتى

(1) التوراة، سفر التكوين، الإصحاح الثاني، فقرة أو آية 8، 10.

(2) التوراة، سفر التكوين، الإصحاح الثاني، فقرة 15.

(3) العواضي والأدهم: المرجع السابق، ص70.

(4) أن رواية يهوة عن أصل الإنسان (سفر التكوين 2:4) التي يمكن أنها كتبت حوالي القرن 9 حتى القرن 8 ق.م، تحدد بشكل غير دقيق جنة عدن في «الشرق» (سفر التكوين 2:8) ومنها يخرج نهر ينقسم إلى أربعة فروع، الأول بيشون، وهو ما يذكر بأسماء أنهار عربية (وادي بيش، ووادي فيشان) ويلتف هذا الفرع حول بلدة حويلة ويبدو أنها في بلاد اليمن حسب سفر التكوين (10:29) وربما أنها خولان. أما كلمة عدن فتشير إلى فكرة السعادة والهناء والرفاه.. انظر: ابن قتيبة: المعارف، ص9–12. والعواضي والأدهم: المرجع السابق، ص58.

السعداء..، ونستدل من كل ذلك أن عدن اسم جغرافي أي مكان، بل يبدو أن ذلك ينطبق على المكان الذي نشأت فيه مدينة عدن، فالمكان (عدن) عبارة عن شبة جزيرة، تمتد كرأس صخري في مياه خليج عدن، وهي بمثابة بركان خامد، يربطها بالبر برزخ رملي، وتحيط بفوهة البركان سلسة جبلية بركانية تكونت خلال الزمن الجيولوجي الثالث مع تكون أخدود البحر الأحمر، وقد ساهمت في تشكيل تضاريس مدينة عدن وخليجها. تلك السلسلة الجبلية تحيط بها من جهة الشمال والغرب والجنوب الغربي تتفرع من جبل العر – عمودها الفقري –[1] قال عنه أبو الفداء[2]: «...عدن في ذيل جبل كالسور عليها وتهامة سور البحر»، لقد التفت هذه السلسلة الجبلية حول مدينة عدن، وكأنها بذلك تمنع الأخطار عنها، وتحميها من أية غارات أو غزوات قد تتعرض لها المدينة، فقال المقدسي[3]: «... فجعلت من عدن بلدًا جليلًا عامرًا آهلًا حصينًا»، ولهذا قال عنها ابن خلدون[4]: «وعدن هذه من أمنع مدائن اليمن، وهي على ضفة البحر الهندي، ومازالت بلد تجارة من عهد التبابعة».

---

(1) شمسان، إيمان: ازدهار تجارة مدينة عدن في العصر الأيوبي والرسولي، عند الندوة العلمية الأولى عدن ثغر اليمن (15– 17مايو 1999م)، دار جامعة عدن، ج1، ص319. وعن جبل العر: هذا الجبل يمثل كل كتلة شبة جزيرة عدن. كما عرف أيضًا بجبل التعكر، واليوم يعرف بجبل شمسان.. ولمعرفة المزيد انظر: محيرز، مرجع سابق، ص41، 56، 57.

(2) أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل: تقويم البلدان، دار الطباعة السلطانية، باريس، 1840م، ص93.

(3) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص85.

(4) ابن خلدون، عبد الرحمن: تاريخ ابن خلدون، ط1، دار الفكر، بيروت، 1981، ج4، ص 278.

ونستنتج مما سبق أن المصادر التاريخية اختلفت في تعليل الاسم، إلا أن الاتفاق الذي يمكن الخروج به أن لعدن علاقة بالاستيطان والإقامة والرخاء، وأن عدن من المدن العربية المهمة عبر التاريخ، بل إنها من أهم الموانئ في العالم وتتمتع بموقع استراتيجي مهم الأمر الذي جعلها مركزًا تجاريًا مهماً يربط بين الشرق والغرب، لذلك يمكننا القول إن الطبيعة قد خصَّت عدن بهذا الموقع البحري الجغرافي المتميز.

خريطة تبين موقع عدن:



أهمية موقع عدن الجغرافي للتجارة العالمية
في العصر الإسلامي

إعداد الباحثة: رانيا خالد محمد

المقدمة

اشتهرت عدن في مجال التجارة العالمية منذ القدم، وذلك بحكم موقعها الاستراتيجي المهم الذي يقع في قلب خطوط المواصلات الدولية، فهو يطل على أهم البحار التجارية التي أكسبته موقعًا تجاريًا مرموقًا، وكانت هذه البحار بمثابة الشريان النابض والمتدفق، والنافذة التي تطل على ما وراءها من عوالم، وتعد الواجهة الرئيسة للبلاد التي يراها القادم، أو ربما لا يرى غيرها في تلك العصور. هذا الموقع جعل من عدن محطة عبور للتجارة العالمية بين دول العالم في الشرق والغرب، فقصدته السفن التجارية من مختلف البلدان والأقاليم، وأدى دورًا مهماً في حركة النقل التجاري، وازدهار التجارة العالمية، ولما كانت عدن على هذا القدر من الأهمية تناولنا في هذا البحث هذه الأهمية من حيث الموقع وكذلك الخطوط التجارية.

أولًا- الموقع

1- الموقع الجغرافي

حبا الله عدن موقعًا مهماً، احتلت به أفضل موقع عالمي مشرف على أهم ممرات العالم الملاحية، حيث تقع في الجزء الجنوبي الغربي من اليمن وشبه الجزيرة العربية، مما جعلها تطل على كل من البحر العربي المتصل

بالمحيط الهندي، وخليج عدن شرق باب المندب[1] الذي يعد المدخل الرئيس للبحر الأحمر من الجنوب والمعروف بأهميته[2]، وبذلك شكلت عدن بوابة اليمن الجنوبية.

أما حدود عدن فهي تتصل من الشمال والغرب بمدينة لحج[3]، ومن الشرق بمدينة أبين، ومن الجنوب خليج عدن والبحر العربي المتصل بالمحيط الهندي.

وعدن عبارة عن شبه جزيرة[4]، تعتلي فوهة بركان خامد تبلغ أعلى قمة فيه إلى 1775م عن مستوى سطح البحر[5]، وطولها حوالي خمسة أميال

(1) باب المندب: مدينة على ساحل البحر الأحمر، وفرضة على ذلك الحيز، وهو المضيق والحارس الأمين، وبوغاز اليمن الخضراء، لبعد صوته القديم. انظر الأكوع، إسماعيل بن علي: اليمن الخضراء مهد الحضارة، ط1، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1429هـ/ 2008م، ص79، ويذكر أنه خليج يقع بين الشيخ سعيد وجزيرة ميون في ساحل البحر الأحمر من جنوبه ما بين المخا وعدن. الحجري، محمد بن أحمد، مجموع بلدان اليمن وقبائلها، تحقيق إسماعيل علي الأكوع، وزارة الإعلام والثقافة، صنعاء، 1404هـ/ 1984م، ص720.

(2) مكاوي، هيفاء: التحصينات العسكرية لمدينة عدن في الفترة الإسلامية، دراسة تاريخية- أثرية، معمارية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن، 2007م، ص6.

(3) لحج: صقع واسع شمال مدينة عدن، سمي نسبة إلى لحج بن وائل بن الغوث بن قطن، وهو صقع مترامي الأطراف، فيمتد غربًا إلى سواحل بني مجيد في باب المندب، وشرقًا يافع، وجنوبًا ساحل عدن، وشمالًا صهيب والضالع وبلاد الحجرية. المقحفي، إبراهيم أحمد، معجم البلدان والقبائل اليمنية، ط3، دار الكلمة، صنعاء، 1408هـ/ 1988م، ج2، ص1366.

(4) الويسي، حسين بن علي: اليمن الكبرى (كتاب جغرافي، جيولوجي، تاريخي)، ط2، مكتبة الإرشاد صنعاء، اليمن 1991م، ج2 ص33؛ لقمان، حمزة: تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، عرض وتقديم، أسماء الريمي، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر 2008م، ص225.

(5) الأكوع: اليمن الخضراء، ص71، لقمان: تاريخ عدن، ص225.

من الشاطئ حتى رأس عدن، وهي أقصى نقطة في الجنوب، وترتبط بالبر بواسطة برزخ رملي يعرف اليوم بخور مكسر[1]، والذي يقع بين خليج غبة سيلان شرقًا وخليج التواهي غربًا[2]، وتحيط بفوهة البركان سلسلة جبلية[3] بركانية تكونت مع تكون أخدود البحر الأحمر، وقد التقت هذه السلسلة الجبلية حول عدن وكأنها تصد الأخطار عنها، وتحميها من الهجمات التي قد تتعرض لها[4].

ولعدن ميناءان: أحدها خارجي يواجه المدينة، وتحميه جزيرة صيرة، وهي مرسى عدن[5]، وميناء داخلي يسمى خليج عدن ويسميه العرب بندرًا، واتساعه من الشمال إلى الجنوب حوالي 6كم، ومن الشرق إلى الغرب حوالي ثلاثة عشر كيلو مترًا، ويبلغ عمق المياه فيه حوالي 9كم.

---

(1) العبدلي، أحمد بن فضل: هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، ط2، دار العودة، بيروت، 1400هـ/ 1980م، ص11؛ شهاب، حسن صالح: عدن فرضة اليمن، ط1، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1410هـ/ 1990م، ص17.

(2) حسن شهاب، عدن فرضة اليمن، ص17.

(3) تبدأ هذه السلسلة الجبلية التي تحيط بمدينة عدن القديمة من جبل النوبة المقابل لجزيرة صيرة، ويليه جبل المنظر، ويحيط بعدن من الجهة الشرقية جبل العر المعروف بجبل شمسان، الذي ينتهي من الجهة الشمالية الغربية بجبل التعكر، ويليه في شرق عدن جبل الخضراء، المعروف بجبل المنصوري، كما يحيط بها من جهة الجنوب جبل حقات الذي يطل من الشمال على خليج حقات، وبه باب لعدن إلى ساحل حقات، ومن هنا فإن عدن محاطة بالجبال من ثلاث جهات وهو ما عزز حصانتها من ناحية البر. انظر، شهاب، عدن فرضة اليمن، ص19- 20.

(4) إيمان أحمد شمسان: ازدهار تجارة عدن في العصر الأيوبي، والرسولي، ندوة عدن ثغر اليمن، 15- 17مايو، 1999م، جامعة عدن، ص320.

(5) حسن شهاب: عدن فرضة اليمن، ص20.

وعلى الرغم من حصانتها الطبيعية إلا أن الزريعيين[1] قد دعمتها بسور، وكذلك الأيوبيون شيدوا سورًا على جبل المنظر، وآخر على جبل الأخضر، وثالث على الساحل ما بين جبل الأخضر وجبل حقات، وعملوا فيه ستة أبواب أهمها باب الفرضة الذي تدخل عبره البضائع[2].

2- الموقع الفلكي

تقع عدن ضمن نطاق المناخ المداري الحار الذي يمتد من إقليم البحر الأبيض المتوسط في الشمال، والإقليم المداري في الجنوب، والساحل الإفريقي المطل على المحيط الأطلسي في الغرب، ووسط آسيا في الشرق[3].

جعل الموقع الفلكي[4] عدن قريبة من خط الاستواء والمناطق الجافة وشبه الجافة، مما جعلها تتصف بشدة الحرارة صيفًا، واعتدالها شتاء، وقد ذكر المقدسي[5] ذلك قائلًا: «هي يابسة عابسة، لا زرع، ولا ضرع،

---

(1) الزريعيون: ينتسبون إلى زريع بن العباس بن المكرم الهمداني، عملوا ولاة على عدن من قبل علي بن محمد الصليحي، ثم استقلوا بالمنطقة الجنوبية واتخذوا من عدن عاصمة لهم، بدأ عهدهم 467هـ- 569. انظر، المقحفي: معجم البلدان، ج1، ص741.

(2) ابن المجاور، جمال الدين أبو يوسف بن يعقوب بن محمد: صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها: اوسكرلوفجرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ/ 1986م، 127- 128.

(3) علوي عيدروس: جغرافيا الجمهورية اليمنية، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 1997م، ص61.

(4) تقع عدن فلكيًا بين درجتي عرض42,45,12 و 36,48,12 شمال خط الاستواء، وبين خطي طول 30,53,43 و 30,10,45 شرق خط جرينتش. انظر: باحاج، عبدالله سعيد: ميناء عدن دراسة في جغرافية الموانئ (مدة النشأة حتى عام 1980م)، (د.ط)، مركز عبادي للدراسات والنشر، عدن، (د.ت)، ص27.

(5) أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط2، مطبعة بريل، ليدن، 1906م، ص85.

ولا شجر، ولا ثمر، ولا ماء، ولا كلأ، كثيرة الحريق، إليهم يحمل الماء من مرحلة»، كما ذكر آخر[1] بقوله: «ويحتاج المقيم بها إلى ماء يتبرد به في اليوم مرات إبان شدة الحر».

ونتيجة لمناخها القاسي تعرضت عدن لندرة المياه، فمنذ القدم وأهلها يعانون ويفكرون في كيفية ضمان حصولها على حاجتهم من المياه اللازمة للحياة، حيث بات هم كل سلطة حكمت المدينة هو تأمين المياه بأساليب مختلفة، وما صهاريج الطويلة (خزانات المياه) الواقعة في كريتر إلا أحد الأعمال التي قام بها الأولون لمواجهة مشكلة المياه، وقد شيدت شبكة من الصهاريج داخل المدينة، ربما يعود بناؤها إلى القرن الثاني بعد الميلاد، وظلت الوسيلة الرئيسة لحفظ مياه الشرب للمدينة.

على الرغم من كل ما ذكر عن قسوة مناخها وندرة مياهها فإنها لم تكن طاردة لسكانها؛ فقد تمتعت بعوامل أخرى أدت إلى زيادة السكان، وإقبال الناس للاستيطان بها.

ثانيًا- الطرق البحرية

ارتبطت عدن بشبكة واسعة من الطرق البحرية، كان لها دور فعال في العمليات التجارية سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي، وربطت فيما بين الموانئ اليمنية المختلفة، ليس هذا فحسب بل كانت مرتبطة بخطوط خارجية تصلها بالعديد من البلدان الإسلامية المجاورة وغيرها من الأمم والشعوب التي دخلت معها في دائرة التبادل التجاري، وذلك

(1) ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى: مسالك الأبصار في ممالك الأمصار «الممالك لإسلامية في اليمن والمغرب والأندلسوأفريقيا»، تحقيق: أيمن أحمدعبد القادر وآخرون، (د.ط)، مركز زايد للتراث والتاريخ، 2001م، ج4، ص26.

بحكم موقعها الاستراتيجي المهم الذي يقع في قلب خطوط المواصلات الدولية، فهي تطل على أهم البحار التجارية التي أكسبتها موقعًا تجاريًا مرموقًا، وجعلت منها محطة ترانزيت بين دول العالم في الشرق والغرب، فقصدتها السفن التجارية من مختلف الأقطار والشعوب، ويمكن تقسيمها إلى قسمين رئيسين هما:

1- الطرق البحرية الداخلية

تعد طرق الملاحة البحرية الداخلية من المقومات الأساسية على إنعاش التجارة الداخلية؛ لأنها تعد من وسائل النقل التي كانت تستخدم في عملية نقل السلع والمنتجات التجارية إلى الأسواق المحلية، وقد أسهمت هذه الطرق في ربط كثير من المدن اليمنية، لاسيما المدن الساحلية التي كانت تطل موانئها على ساحلي البحر العربي والبحر الأحمر. ليس هذا فحسب بل ربطت كثيرًا من الجزر اليمنية التي تناثرت في هذين البحرين بعدد من الموانئ الساحلية التي أصبحت ملتقى لعدد من الطرق القادمة إليها من مختلف الاتجاهات داخل هذين الساحلين، وكان لها دور فعال في إنعاش التجارة الداخلية، واكتسبت أهمية كبيرة في حركة النقل التجاري الداخلي، إذ كانت تنقل منها كثيرًا من السلع التجارية، وتبادلها التجار فيما بينهم في كثير من الأسواق اليمنية[1]، وقد أوردت المصادر بعضًا من هذه الطرق التي ربطت عدن والمدن الساحلية وغيرها من المدن والجزر

(1) المسعودي، علي بن الحسين: مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محيي الدين عبدالحميد، ط5، دار الفكر، بيروت، 1393هـ/ 1973م، ج2، ص20.

المختلفة، وأعطت صورة واضحة عن اتجاهات هذه الطرق البحرية التي شكلت روافد مهمة للتبادل التجاري مع كثير من المدن اليمنية، لعل من أهم هذه الطرق ما يأتي:

أ- طريق يربط عدن بالشحر

وهذا الطريق كانت تسلكه السفن من موانئ الشحر وحضرموت وعدن في الذهاب والإياب، وهي محملة بأصناف السلع والمنتجات المحلية لتصريفها في أسواق عدن التي يأتيها التجار من مختلف البلدان، وكان لهذا الطريق دور إيجابي في ازدهار التجارة البحرية الداخلية[1].

ب- طريق من عدن إلى المخا

كانت هذه الطريق تنقل التجار والسلع التجارية بصفة دائمة، سواء في الذهاب والإياب[2].

ج- طريق من عدن إلى مينائي الشرجة وعطنة

ارتبطت هذه الموانئ بطريق بحري يصل فيما بينهم، وكانت السفن اليمنية تحمل خزائن الذرة وغيرها من المحاصيل الزراعية المحلية لتسويقها في مدينة عدن، وفي العودة تحمل بعض المنتجات التي كانت تعرض في أسواقها[3].

(1) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص254.
(2) عمارة، عمارة بن علي الحكمي: تاريخ اليمن المسمى المفيد في أخبار صنعاء وزبيد، تحقيق محمد علي الأكوع، ط2، المكتبة اليمنية للنشر والتوزيع، صنعاء، 1405هـ/ 1985م، ص70 - 71.
(3) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص86.

د- طريق من عدن إلى كمران[1]

كانت السفن التجارية تسلكه بصفة مستمرة وهي محملة بالتجار وأصناف السلع التجارية، وارتبطت جزيرة كمران بطرق بحرية أخرى مع عدد من الموانئ اليمنية، وتبادلت معها كثيرًا من السلع التجارية[2].

هـ- طريق بحري من المهرة إلى الموانئ المطلة على البحر الأحمر

ارتبطت المهرة بطريق بحري يصلها بعدد من الموانئ البحرية التي كانت تطل على البحر الأحمر، ويبدأ هذا الطريق من المهرة، ثم الشحر، مرورًا بفرضة ظفار المعروفة باسم مرباط، ثم تستمر السفن في سيرها حتى تصل إلى عدن.

و- طريق بحري من عدن إلى مرباط:

وكانت السفن التجارية تنطلق فيه بصفة مستمرة[3].

ز- طريق من عدن إلى الأهواب:

تسلكه السفن بصفة دائمة[4].

(1) كمران: جزيرة مشهورة في البحر الأحمر، وهي حصن لمن ملك جنوبي تهامة، وتقع في غربي الصليف، شمالي الحديدة، انظر: الهمداني، الحسن بن أحمد: صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد علي الأكوع، ط3، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1403هـ/ 1983م، ص92، 93، 232.

(2) ابن سمرة، عمر بن علي: طبقات فقهاء اليمن، تحقيق فؤاد سيد، ط2، دار الكتب العلمية، بيروت 1401هـ/ 1981م، ص86.

(3) الجندي، محمد بن يوسف: السلوك في طبقات العلماء والملوك، تحقيق محمد علي الأكوع، ط2، نشر وزارة الإعلام والثقافة، صنعاء، 1403 - 1409هـ/ 1983 - 1989م، ج1، ص531.

(4) عمارة: تاريخ اليمن، ص70 - 71 ؛ ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص247.

ح- طريق بحري من الحردة إلى عدن:

منه تصدر المحاصيل الزراعية التي كانت تزرع في تهامة إلى ميناء عدن وغيرها من الموانئ اليمنية[1].

ط- طريق بحري من غلافقة إلى عدن:

وهذا الميناء كان محطة مهمة على طريق الحاج اليمني، ويأتي إليه الحجاج القادمون من شرق إفريقيا بحرًا، ثم يسيرون منه برًا أو بحرًا إلى مكة المكرمة، وكانت تأتيه السفن من الموانئ اليمنية المختلفة، ويتبادل التجار فيما بينهم أصناف السلع التجارية[2].

ي- طريق بحري يربط جزيرتا كوريا وموريا[3] بعدن:

وكانت تنطلق منها السفن التجارية إلى عدن محملة بأصناف السلع التجارية[4].

إضافة إلى الموانئ السابقة ظهرت بعض الموانئ على ساحلي البحر العربي والبحر الأحمر مثل ميناء أبين، والمزيحفة[5]، والسحاري[6]،

(1) الهمداني: صفة جزيرة العرب، ص91 - 92؛ المقدسي: أحسن التقاسيم، ص86.

(2) الهمداني: صفة جزيرة العرب ص91 - 92.

(3) جزيرتا كوريا وموريا: وهي من الجزر اليمنية، وتقع في أقصى الطرف الشرقي من اليمن على ساحل البحر العربي، انظر: الإدريسي، محمد بن محمد: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1409هـ/ 1989م، ج1، ص52.

(4) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج1، ص52.

(5) المزيحفة: قرية من قرى زبيد، كانت عامرة في القرن السابع الهجري، أما اليوم فهي خاربة في وادي زبيد، انظر: المقحفي: معجم البلدان، ج1 ص589.

(6) السحاري: كانت تسمى الصحاري، وتقع على شاطئ البحر الأحمر، وهي كثيرة النخل والمزارع، كانت آهلة بالسكان ويسكنها خليط من قبائل عك، والركب، وبني مجيد، وفرسان، وكنانة، وما زالت عامرة، وتقع بين حيس والخوخة، انظر: الهمداني:

والخوخة[1]، وعبرة[2]، والعارة[3]، والمكلا[4]، والأسعاء[5]، وشرمة[6]، وحاسك، وعثر، وغيرها من الموانئ التي ما زال بعضها يمارس نشاطه التجاري حتى الآن، وبعضها الآخر اندثر ولم يعرف موقعه في هذه الأيام، وقد سارت هذه الموانئ جنبًا إلى جنب مع الموانئ المهمة، وارتبطت معها بطرق بحرية كانت تنطلق منها السفن اليمنية محملة بأصناف السلع والمنتجات المحلية، وجلبتها إلى كثير من الأسواق المحلية[7].

2- الطرق البحرية الخارجية

لقد كان للطرق البحرية الخارجية أهمية كبيرة في ربط عدن بالعالم الخارجي والاتصال بها في كثير من الجوانب الحضارية، ودخلت بلدان

صفة جزيرة العرب ص139.

(1) الخوخة: كانت قديماً تسمى الخوهة، كانت من الموانئ اليمنية خلال مدة البحث وتقع على ساحل البحر الأحمر من جهة حيس، وتبعد عنها نحو 28 كم، وهي آهلة بالسكان، انظر: المقحفي: معجم البلدان، ج1، ص221.

(2) عبرة: كانت من الموانئ اليمنية التي تطل على ساحل البحر الأحمر، ويجلب إليها الرقيق من بلاد الحبشة، أما اليوم فهي بلدة خاربة تقع في الجنوب الشرقي من المخا، انظر: الأكوع، إسماعيل بن علي: البلدان اليمانية، عند ياقوت الحموي، ط2، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1408هـ/ 1988م، ص196.

(3) العارة: قرية كبيرة على ساحل البحر الأحمر، فيما بين عدن وموزع، وتقع جنوب المخا، وهي بلدة عامرة آهلة بالسكان، المقحفي: معجم البلدان، ج1، ص418.

(4) المكلا: ميناء قديم يطل على ساحل البحر العربي، انظر: ابن المجاور: صفة بلاد اليمن ص270.

(5) الأسعاء: مدينة ساحلية على البحر العربي، كانت من المخاليف القديمة، عامرة بالسكان، وهي من الموانئ القديمة، وتقع على ساحل مدينة الشحر، انظر: الهمداني: صفة جزيرة العرب ص82، 91، 171، 248.

(6) شرمة: مدينة ساحلية على البحر العربي، انظر: الإدريسي: نزهة المشتاق، ج1، ص55.

(7) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن ص91 – 94، 102، 130، 248، 270 – 271.

كثيرة في دائرة التبادل التجاري مع عدن، واستقطبت البلاد أعدادًا كبيرة من السفن التجارية، سواء القادمة إلى عدن أو المتجهة منها إلى الأمصار الإسلامية وغيرها من الأمم والشعوب، وأصبحت أسواق عدن مقصد التجار والقوافل التجارية من شتى البقاع، واكتسبت الطرق البحرية أهمية كبيرة لاسيما في التجارة الخارجية، ومن أهم الطرق البحرية الخارجية الآتي:

أ- الطريق البحري الذي يربط عدن بالحجاز:

كانت السفن التجارية تنطلق من ميناء عدن التي تطل على ساحل البحر العربي؛ إلى الموانئ الحجازية مثل ميناء جدة، والجار[1]، وهي محملة بالسلع التجارية المختلفة، سواء كانت من المنتجات المحلية أو المنتجات المستوردة التي يعاد تصديرها إلى الأسواق الحجازية[2]. وبالمقابل كانت السفن التجارية تأتي من الموانئ الحجازية، فترسو في عدد من الموانئ اليمنية المهمة أهمها عدن[3]. حيث شكل هذا الطريق أهمية كبيرة، خاصة للتجار والحجيج الذين يفدون إلى مكة المكرمة من مختلف الأقطار، وخاصة القادمين من الهند، وجنوب شرق آسيا، وشرق إفريقيا، إذ كانوا

(1) الجار: تعد من المحطات التجارية المهمة في بلاد الحجاز، ومن الموانئ المهمة، خاصة للمدينة المنورة، وتقع على ساحل البحر الأحمر، وتأتي إليها السفن من مصر، واليمن، والحبشة، والبحرين، والهند، والصين، وغيرها من البلدان، وتبعد عن المدينة المنورة نحو 180 كم تقريبًا، انظر: الجاسر، حمد: في شمال غرب الجزيرة، ط2، دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، الرياض، 1401هـ/ 1981م، ص207 – 214.

(2) جميل حرب: الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، ط1، دار تهامة للنشر، جدة، 1405هـ/ 1985م، ص137، 138، 158، 159.

(3) الحميري، محمد بن عبدالمنعم: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، ط2، مكتبة لبنان، بيروت، 1404هـ/ 1984م، ص284.

يصلـون إلى أحـد الموانـئ اليمنيـة القريبـة منهـم، ثـم يواصلـون سـيرهم عـبر البحـر حتـى يصلـوا إلى ميناء جـدة، ثـم يسـيرون منـه بـرًا بالقوافـل التـي تنقلهـم إلى مكـة المكرمـة.

ب- الطريق البحري الذي يربط اليمن بعمان

ارتبطـت عـدن وعـمان، بطريـق بحـري يصـل فيـما بينهـما، وكان ميناء مسقط[1]، أول الموانـئ العمانيـة التي كانـت تسـتقبل السـفن اليمنيـة القادمـة من عـدن، وهـي محملـة بالتجـار وأصنـاف السـلع لتصريفهـا في الأسـواق العمانية[2].

ج- الطريق البحري الذي يربط اليمن بالعراق

ارتبطـت عـدن مـع العـراق بطريـق بحـري يصـل فيـما بينهـما، وكانـت السـفن تنطلـق مـن عـدن أو غيرهـا مـن الموانـئ اليمنيـة متجهـة إلى البـصرة، وهـي محملـة بالسـلع التجاريـة المختلفـة لتصريفهـا في الأسـواق العراقيـة[3].

د- الطريق البحري الذي يربط اليمن بمصر

ارتبطـت عـدن مع مـصر بطريـق بحـري يصـل فيـما بينهـما، فكانـت السـفن البحريـة تنطلـق مـن عـدن، وهـي محملـة بأصنـاف السـلع التجاريـة لتسـويقها في الأسـواق المصريـة[4]. وبالمقابـل كانـت السـفن المصريـة تنطلـق مـن موانئهـا

---

(1) مسقط: ميناء مهم يقع على ساحل بحر عمان، جنوبي مدينة صحار، وتبعد عنها نحو 250كم، انظر: ياقوت الحموي، ياقوت بن عبدالله: المشترك وضعًا والمفترق صقعًا، ط2، عالم الكتب، بيروت، 1406هـ/ 1986م، ص397 ؛ العاني، عبدالرحمن بن عبدالكريم: تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى ص81، 82، دار الحكمة، لندن، الطبعة الأولى، 1420هـ/ 1999م.

(2) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص86، 91- 92.

(3) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص86،.

(4) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص142، 143.

المختلفة مثل عيذاب[1]، وقوص[2]، وغيرها من الموانئ المصرية إلى عدن وهي محملة بالسلع المصرية لتسويقها في المدن اليمنية المختلفة، ثم تنطلق أحيانًا إلى الهند والصين، وفي العودة تحط فيها ثم تعود إلى الموانئ المصرية[3].

هـ- الطريق البحري الذي يربط اليمن بالشام

ذكرت بعض المصادر عن وجود طريق بحري يربط اليمن ببلاد الشام، وأن هناك علاقات تجارية فيما بينهما، وتردد كثير من التجار سواء من اليمن أو الشام، حاملين معهم أصناف السلع التجارية لتصريفها في أسواق البلدين، ويبدأ هذا الطريق من المدن الساحلية الشامية إلى الفرما[4]، ومنها برًا إلى ميناء القلزم[5]،

(1) عيذاب: كانت من المحطات التجارية المهمة، ومن أكبر الموانئ المصرية على ساحل البحر الأحمر، وتقع في أقصى الساحل الجنوبي لمصر الذي يطل على البحر الأحمر، وهي على مقربة من الحدود المصرية السودانية، شمال قرية حلايب، وعلى بعد 24 كم تقريبًا، انظر: القوصي، عطية محمد: تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، (د.ط)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1396هـ/ 1976م، ص128.

(2) قوص: كانت من المحطات التجارية المهمة التي أدت دورًا فعالًا في التجارة العالمية، ويأتيها التجار من مختلف الأقطار والشعوب، وتقع على شاطئ النيل من محافظة قنا، وهي قاعدة الأعمال القوصية، انظر: الإدريسي: نزهة المشتاق، ج1، ص128.

(3) التجيبي، القاسم بن يوسف: مستفاد الرحلة والاغتراب، تحقيق عبدالحفيظ منصور، (د.ط)، الدار العربية للكتاب، تونس، 1395هـ/ 1975م، ص143، 205، 207.

(4) الفرما: كانت من المحطات التجارية المهمة في مصر، ومن أهم الموانئ المصرية القديمة التي تطل على ساحل البحر المتوسط، وما زالت آثارها باقية حتى اليوم، وتقع شرقي محطة الطينة الواقعة على السكة الحديدية بين بورسعيد والإسماعيلية، وتبعد عنها نحو 23 كم، انظر: القوصي، عطية: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص26.

(5) القلزم: كان من المحطات التجارية المهمة ومسلكًا مهمًا للتجارة بين الشرق والغرب، وهو ميناء قديم يقع على الطرف الشمالي للبحر الأحمر، شمالي مدينة السويس، ويبعد عنها نحو 2 كم، انظر: القوصي، عطية: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص40.

ثـم يواصـل سـيره إلى عـدن[1]. وكان لميناء أيلـة «العقبـة»، دور بـارز في حركـة التجارة الدوليـة عـبر البحـر الأحمـر، وشـكل حلقـة وصـل مهمـة بـين الشـام واليمـن، فقـد ارتبـط بطريـق بحـري ليصلـه بمينـاء عـدن الـذي كانـت تأتيـه السـلع الهنديـة والصينيـة، وكثـير مـن المنتجـات اليمنيـة، ثـم تقـوم بتصديرهـا إلى الأسـواق الشـامية[2].

و- الطريق البحري بين اليمن وفارس

ارتبطـت بـلاد اليمـن مـع فـارس بطريـق بحـري يصـل فيـما بـين البلديـن، وكان مينـاء عـدن محطـة مهمـة للسـفن التجاريـة القادمـة مـن الموانـئ الفارسـية[3]. وكانـت السـفن اليمنيـة تنطلـق مـن عـدن والشـحر إلى سـيراف[4]، وهـي محملـة بالمنتجـات اليمنيـة لتصريفهـا في بـلاد فـارس والمـشرق الإسـلامي، إذ كانـت سـيراف حلقـة وصـل مهمـة بـين اليمـن والموانـئ الهنديـة والصينيـة، فقـد كانـت بضائـع اليمـن المرسـلة إلى الهنـد والصـين تحمـل بالمراكـب السـيرافية[5].

---

(1) غوانمة، يوسف حسن: أيلة العقبة والبحر الأحمر، ط1، دار هشام للنشر والتوزيع، أربد، 1404هـ/ 1984م، ص5 – 8، 35 – 52.
(2) غوانمة: أيلة العقبة والبحر الأحمر، ص5 – 8، 35، 52.
(3) الحميري: الروض المعطار، ص333.
(4) سيراف: مدينة كبيرة وميناء مهم على ساحل البحر الفارسي، وهي بين جبلين يمتاز بحمايته للسفن من جميع أنواع الرياح، وتقع غربي مدينة بندر طاهري وعلى بعد 2 كم تقريبًا، وما زالت خرائبها موجودة حتى الآن، انظر:القوصي،: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص49.
(5) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص98.

ز- الطريق البحري بين اليمن والحبشة وشرق إفريقيا

كان يربط بلاد اليمن مع الحبشة وشرق إفريقيا عدة طرق بحرية تصلها بأهم المدن التجارية مثل زيلع[1]، ومقدشو[2]، وكلوة[3]، وسواكن[4]، وغيرها من المدن[5]. وكانت جزيرة دهلك[6]، من المعابر

(1) زيلع: كانت من المحطات التجارية المهمة في شرق إفريقيا، ولها علاقات تجارية مع الجزيرة العربية منذ القدم، وهي مدينة وميناء رئيس للحبشة منذ أقدم العصور، وتقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر ومقابلة للسواحل اليمنية وقريبة منها جدًا، انظر: الغنيمي، عبدالفتاح مقلد: الإسلام والمسلمون في شرق إفريقيا، ط1، عالم الكتب، القاهرة، 1418هـ/ 1998م، ص102.

(2) مقدشو: مدينة وميناء مشهور في شرق إفريقيا، وهي من المحطات التجارية المهمة، ولها علاقات قوية مع بلاد اليمن منذ القدم، وتقع في أول بلاد الزنج من ناحية الجنوب، انظر: ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص117.

(3) كلوة: مدينة وميناء مشهور في شرق إفريقيا، ولها علاقات قوية مع بلاد اليمن منذ القدم، وتقع في بلاد الزنج، انظر: ابن المجاور: صفة بلاد اليمن ص117، ابن بطوطة، محمد بن عبدالله: تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ط4، تحقيق على المنتصر الكتاني، مؤسسة الرسالة، بيروت، الطبعة الرابعة، 1405هـ/ 1985م، ج 1، ص283.

(4) سواكن: جزيرة مشهورة، وتقع على الجانب الغربي من البحر جهة الحبشة، وقد ارتبطت بعلاقات تجارية مع اليمن وتردد إليها التجار بصفة مستمرة، انظر: عمارة: تاريخ اليمن، ص138.

(5) الهمداني: صفة جزيرة العرب، ص96، 194 ؛ ابن سمرة: طبقات فقهاء اليمن، ص144 ؛ ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص117.

(6) دهلك: جزيرة مشهورة، وإحدى المحطات التجارية المهمة، والتي تأتيها السفن التجارية من مختلف البلدان، تقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر، شرقي ميناء مصوع، وتبعد عنه حوالي 70 كم تقريبًا، انظر: آمال إبراهيم محمد: الصراع الدولي حول البحر الأحمر، ط1، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1413هـ/ 1993م، ص25.

الرئيسة إلى الحبشة وشرق إفريقيا، إذ كانت هذه الجزيرة خاضعة للدولة الزيادية، ويعين عليها أمير من قبل الزياديين بعد أن يتم اختياره من قبل أهالي دهلك، وكان صاحب هذه الجزيرة يدفع للدولة الزيادية ضريبة سنوية في كل عام، تتكون من ألف رأس من الرقيق، إضافة إلى كثير من الهدايا المختلفة كتعبير على ولائه للدولة الزيادية[1]. وقد ارتبطت هذه الجزيرة بعدة طرق بحرية مع كثير من الموانئ اليمنية، وكانت من المراكز المهمة التي تحط فيها السفن القادمة من شرق إفريقيا[2].

أما أهم الطرق البحرية التي كانت تنطلق منها السفن اليمنية إلى الحبشة وشرق إفريقيا، منها طريق بحري يخرج من عدن إلى موانئ الحبشة وشرق إفريقيا، كانت تسير فيه السفن اليمنية بصفة مستمرة[3]. وفي الوقت نفسه كانت عدن تستقبل السفن القادمة من الحبشة وشرق إفريقيا، وهي محملة بالتجار والسلع الإفريقية المختلفة لتصريفها في الأسواق اليمنية، ليس هذا فحسب بل كانت عدن نقطة تجمع للحجاج القادمين من الحبشة وشرق إفريقيا، ومنها ينطلقون إلى مكة المكرمة لأداء فريضة الحج في كل عام.

ح- الطريق البحري بين عدن والهند والصين

كانت السفن تنطلق من عدن متجهة نحو الهند والصين، حاملة معها البضائع اليمنية المختلفة التي كان لها رواج في الأسواق الهندية والصينية[4]. واستقبلت عدن السفن الهندية والصينية، وهي محملة بالسلع الهندية والصينية التي لقيت رواجًا في الأسواق العالمية، وأصبحت مدينة عدن

(1) عمارة: تاريخ اليمن، ص65.
(2) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص185.
(3) الجندي: السلوك، ج1، ص387.
(4) ابن سمرة: طبقات فقهاء اليمن، ص144، 145.

مستودعًا ضخمًا للمنتجات الهندية والصينية، ويأتيها التجار من شتى البقاع لشراء هذه المنتجات التي تكدست في أسواقها[1].

وكانت عدن تستقبل عددًا من السفن الصينية التي تبدأ رحلتها من ميناء كانتون[2]، إلى عدن عبر المحيط الهندي، مرورًا بموانئ مسقط، ومرباط والشحر حتى تصل إلى عدن، وهذه السفن كانت تأتي محملة بأصناف السلع والمنتجات الصينية المختلفة، والتي بلغت حمولة بعض سفنها قرابة ألف شخص من التجار الصينيين، وكميات كبيرة من السلع، وكان هؤلاء التجار يطيلون المكوث في ميناء عدن حتى يبيعوا سلعهم للتجار اليمنيين، وغيرهم من التجار الذين يأتون إليها من شتى الأقطار لشراء المنتجات الصينية التي لقيت رواجًا في الأسواق العالمية[3]، وخلال مدة إقامتهم يقومون بإصلاح سفنهم وتفقدها قبل رجوعهم إلى بلاد الصين، ثم يحملون عليها بعض المنتجات اليمنية التي كان لها قبول في الأسواق الصينية[4].

(1) الإدريسي: نزهة المشتاق، ج1، ص54.

(2) كانتون: كانت تسمى قديمًا خانفو، وتقع غربي نهر خمدان، وهو نهر كبير أكبر من نهر دجلة والفرات، وتعد من أكبر المدن الصينية، وبها ميناء يستقبل السفن التجارية من مختلف البلدان وبصفة مستمرة، انظر: التاجر، سليمان: أخبار الصين، (د.ط)، تحقيق عبدالله محمد الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 1419هـ/ 1999م، ص23، 24؛ الصيني، بدر الدين حي: العلاقات بين العرب والصين، ط1، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1370هـ/ 1950م، ص129.

(3) التاجر، سليمان: أخبار الصين، ص23، 24.

(4) التاجر، سليمان: أخبار الصين، ص23، 24.

الخلاصة:

* بيَّن البحث أهمية الموقع الجغرافي لعدن وميناؤها، من حيث توسطه للطرق التجارية، ومن ثم بيان مدى تأثير أهمية هذا الموقع على التجارة الدولية.

* أدى ميناء عدن دور الوسيط التجاري بين الأقطار، حيث كان يقوم بنقل بضائع الشرق إلى الغرب والعكس.

* إن ميناء عدن كان يمثل مركزًا تجاريًا عالميًا، يتم فيه التبادلات السلعية المختلفة.

المصادر والمراجع

أولًا- المصادر:

- **الإدريسي، محمد بن محمد (ت ٥٥٦هـ):**

1- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ط١، عالم الكتب، بيروت، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٩م.

- **ابن بطوطة، محمد بن عبدالله (ت ٧٧٩هـ):**

2- تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق على المنتصر الكتاني،مؤسسة الرسالة،بيروت،ط٤،١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م.

- **التاجر، سليمان (ت بعد ٢٣٧هـ):**

3- أخبار الصين، (د.ط)، تحقيق عبدالله محمد الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ١٤١٩هـ/ ١٩٩٩م.

- **التجيبي، القاسم بن يوسف (ت ٧٣٠هـ):**

4- مستفاد الرحلة والاغتراب، تحقيق عبدالحفيظ منصور، (د.ط)، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٣٩٥هـ/ ١٩٧٥م.

- **الجندي، محمد بن يوسف (ت٧٣٢هـ):**

5- السلوك في طبقات العلماء والملوك، تحقيق محمد علي الأكوع، ط٢، نشر وزارة الإعلام والثقافة، صنعاء، ١٤٠٣ – ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٣ – ١٩٨٩م.

- **الحميري، محمد بن عبدالمنعم (ت ٧٢٧هـ):**

6- الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، ط٢، مكتبة لبنان، بيروت، ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٤م.

- **ابن سمرة، عمر بن علي (ت ٥٨٦هـ):**

7- طبقات فقهاء اليمن، تحقيق فؤاد سيد، ط٢، دار الكتب العلمية، بيروت ١٤٠١هـ/ ١٩٨١م.

- **عمارة، عمارة بن علي الحكمي (ت ٥٦٩هـ/ ١١٧٣م):**

8- المسمى المفيد في أخبار صنعاء وزبيد، تحقيق محمد علي الأكوع، ط٢، المكتبة اليمنية للنشر والتوزيع، صنعاء، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م.

- **ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت: ٧٤٩هـ/ ١٣٤٨م)**

9- مسالك الأبصار في ممالك الأمصار «الممالك الإسلامية في اليمن والمغرب والأندلس وأفريقيا»، تحقيق: أيمن أحمد عبد القادر وآخرون، (د.ط)، مركز زايد للتراث والتاريخ، ٢٠٠١م.

- **ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد (ت: ٦٩٠هـ/ ١٢٩١م):**

10- صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها: اوسكرلوفجرين، ط٢، دار التنوير، بيروت، ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٦م.

- **المسعودي، علي بن الحسين (ت:٣٤٦هـ/ ٩٥٧م):**

11- مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محيي الدين عبدالحميد، ط٥، دار الفكر، بيروت، ١٣٩٣هـ/ ١٩٧٣م.

- **المقدسي، أبو عبدالله محمد بن أحمد (ت: ٣٩٠هـ/ ٩٩٠م):**

12- أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط٢، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٠٦م.

- **الهمداني، الحسن بن أحمد (ت: نحو ٣٦٠هـ/ ٩٧٠م):**

13- صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد علي الأكوع، ط٣، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م.

- **ياقوت الحموي، ياقوت بن عبد الله (ت ٦٢٦هـ):**

14- المشترك وضعًا والمفترق صقعًا، ط٢، عالم الكتب، بيروت، ١٤٠٦هـ/ ١٩٨٦م.

ثانيًا- المراجع:

- **الأكوع، إسماعيل بن علي:**

15- البلدان اليمانية عند ياقوت الحموي، ط٢، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م.

16- اليمن الخضراء مهد الحضارة، ط١، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤٢٩ه/ ٢٠٠٨م.

- **آمال إبراهيم محمد:**

17- الصراع الدولي حول البحر الأحمر، ط١، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م.

- **إيمان أحمد شمسان:**

18- ازدهار تجارة عدن في العصر الأيوبي، والرسولي، ندوة عدن ثغر اليمن، ١٥-١٧ مايو، ١٩٩٩م، جامعة عدن.

- **باحاج، عبدالله سعيد:**

19- ميناء عدن دراسة في جغرافية الموانئ (مدة النشأة حتى عام ١٩٨٠م)، (د.ط)، مركز عبادي للدراسات والنشر، عدن، (د.ت).

- **الحجري، محمد بن أحمد:**

20- مجموع بلدان اليمن وقبائلها، تحقيق إسماعيل علي الأكوع، وزارة الإعلام والثقافة، صنعاء، ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٤م.

- **شهاب، حسن صالح:**

21- عدن فرضة اليمن، ط١، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.

- **الصيني، بدر الدين حي:**

22- العلاقات بين العرب والصين، ط١، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٣٧٠هـ/ ١٩٥٠م.

- **العبدلي، أحمد بن فضل:**

23- هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، ط٢، دار العودة، بيروت، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م.

- **علوي عيدروس:**

24- جغرافيا الجمهورية اليمنية، ط١، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، ١٩٩٧م.

- **الغنيمي، عبدالفتاح مقلد:**

25- الإسلام والمسلمون في شرق إفريقيا، ط١، عالم الكتب، القاهرة، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٨م.

- **غوانمة، يوسف حسن:**

26- أيلة العقبة والبحر الأحمر، ط١، دار هشام للنشر والتوزيع، أربد، ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٤م.

- **القوصي، عطية محمد:**

27- تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، (د.ط)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٣٩٦هـ/ ١٩٧٦م.

- **لقمان، حمزة**

28- تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، عرض وتقديم، أسماء الريمي، ط١، دار جامعة عدن للطباعة والنشر ٢٠٠٨م.

- **المقحفي، إبراهيم أحمد:**

29- إبراهيم أحمد، معجم البلدان والقبائل اليمنية، ط٣، دار الكلمة، صنعاء، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م.

- **مكاوي، هيفاء:**

30- التحصينات العسكرية لمدينة عدن في الفترة الإسلامية، دراسة تاريخية -أثرية معمارية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن، ٢٠٠٧م.

- **الويسي، حسين بن علي:**

31- اليمن الكبرى(كتاب جغرافي جيولوجي تاريخي)، ط٢، مكتبة الإرشاد صنعاء، اليمن ١٩٩١م.

ميناء عدن الاستراتيجي
مَطْمَعٌ للحملات العسكرية الأجنبية عبر التاريخ

أ.د.علي صالح الخلاقي
أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية- جامعة عدن

مدخل

تنبع أهمية عدن من طبيعتها الاستراتيجية المهمة، التي حباها الله بها، كميناء بحري ممتاز نالت بسببه شهرتها التاريخية منذ الأزمنة القديمة كقلب نابض لجسد حضارات العالم القديم ولحركة التجارة العالمية، حيث مثل ميناؤها حلقة وصل تتوسط طرق التجارة الدولية بين قارات العالم القديم، ومن خلاله بدرجة رئيسة قام عرب الجنوب بدور التاجر والوسيط التجاري بين البحر الأبيض المتوسط وعبر البحر الأحمر وكذا شرق أفريقيا وشرق آسيا، حيث كان عرب الجنوب من حضارمة، وحميريين، وعمانيين هم المسيطرون على التجارة البحرية مع الهند لوقت طويل ويتبادلون المحصولات والمصنوعات مع الآشوريين والفينقيين والمصريين، وكان حينها ميناء عدن أحد الموانئ المهمة في سلسلة الموانئ التجارية كميناء حصن غراب، وظفار، ومسقط، وغيرها[1].

لقد أفاض المؤرخون والرحالة العرب والمسلمون في إيضاح أهمية ميناء عدن وموقعها على طرق المواصلات العالمية وعلاقتها بالبحار

---

(1) الملاحة وعلوم البحار عند العرب: د. أنور عبدالعليم، سلسلة عالم المعرفة، 13، الكويت 1979م، ص18.

والجزر والأقاليم المجاورة لها، وما نتج عن ذلك الموقع من أهمية كبرى[1] وبسبب موقعها وأهميتها التجارية والاستراتيجية ظلت عدن عبر تاريخها الطويل محط أنظار الطامعين والحالمين، وعلى شواطئها الهادرة تبادلت عساكر الغزاة أدوار الانتصارات والهزائم. وظلت أشرعة السفن التجارية تمخر العباب منذ أزمنة التاريخ القديم.

عدن ومطامع اليونان

أقدم من سجل اسمه في اليونان في سجل العلاقات العربية اليونانية هو «الإسكندر الأكبر» (356- 323ق. م)، فبعد أن سيطر هذا الرجل الجبار الغريب الأطوار الذي توفي شابًّا، على أراضين واسعة، وأسس إمبراطورية شاسعة الأرجاء ذات منافذ على البحر الأحمر والخليج العربي، وبعد أن استولى على مصر والهلال الخصيب، فكر في السيطرة على جزيرة العرب، وفي جعلها جزءًا من إمبراطوريته، ليتم له بذلك الوصول إلى سواحل المحيط الهندي، والسيطرة على تجارة إفريقيا وآسيا، وتحويل ذلك المحيط إلى بحر يوناني[2]. كما طمح إلى جعل ميناء مدينة الإسكندرية ميناء تلتقي فيه تجارة الشرق بتجارة الغرب، تمامًا كميناء عدن، لكنه مات قبل أن يحقق حلمه هذا.

وعندما تقاسم قادة الإسكندر المقدوني حكم أقطار الشرق القديم بعد وفاته، وحينما استقر البطالمة في مصر في أواخر القرن الرابع ق. م.

---

(1) للمزيد انظر: زهور السوسن في تاريخ عدن – اليمن: أ. د. محمد كريم إبراهيم الشمري، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط1، 2004م.

(2) المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام: الدكتور جواد علي، دار الساقي، بيروت، ط4، 2001م: 3/ 5.

كان من سياستهم أن يستغلوا السواحل الطويلة المطلة على البحر الأحمر إلى أقصى الحدود. وأن يحققوا آمال الإسكندر لمصلحتهم بخطوات متئدة عملية لم يكن تأثر عرب الجنوب بنتائجها محسوسًا على درجة واحدة دائماً ونجحوا، بعض الشيء، في تحويل التجارة البحرية من موانئ بلاد العرب الجنوبية إلى موانئ مصر، وتنشيط الملاحة في البحر الأحمر[1].

وقد شرع حكام مصر البطالمة في دراسة البحار المحيطة بالجزيرة العربية (البحر الأحمر والبحر العربي) ؛ لمعرفة أفضل السبل من أجل الملاحة البحرية، ومن ثم نقل السلع التجارية عبر البحر؛ معرفة طرق الملاحة البحرية للوصول إلى مناطق إنتاج البخور في شبه الجزيرة العربية، وكذلك مناطق إنتاج التوابل في شبه القارة الهندية، وأرسل البطالمة بعثات استكشافية عدة لدراسة أحوال البحار والسواحل والشعوب، ومنها بعثة «أرستون» أحد رجال بطليموس الأول إلى دراسة ساحل شبه الجزيرة العربية حتى عدن.

وفي أيام «بطلميوس فيلادلفوس» كذلك، أسست موانئ جديدة على سواحل البحر الأحمر، لرسو السفن فيها، وللمحافظة على الطرق البحرية من لصوص البحر، بلغت مداها جزيرة «سقطرى» حيث أنشئت فيها جملة مستعمرات يونانية، وقد بقي اليونانيون فيها عصورًا غير أن نزولهم فيها لا يدل على احتلالهم لها[2].

(1) تاريخ شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة: د.عبد العزيز صالح، مكتبة الأنجلو المصرية، ص100. وكذا، فن الملاحة عند العرب، حسن صالح شهاب: مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعا. دار العودة بيروت، 1982م، ص39.
(2) المفصل: 3/ 24.

وقد تعامل البطالمة مع ميناء عدن الشهير فكان تجارهم يأتون بسفنهم إليه، فيشترون من تجاره ما يحتاجون إليه، كما أنهم اتخذوه محطة للاستراحة وللتزود بالماء والزاد، وللقيام منه برحلات بعيدة إلى سواحل إفريقيا، أو الذهاب إلى الهند، وما يزال ميناء عدن محافظًا على كيانه وعلى أهميته في العالم السياسي والحربي والاقتصادي، وذلك بفضل مكانه الحصين وإشرافه على المحيط في مكان مشرف على باب المندب مفتاح البحر الأحمر وعلى الساحل الإفريقي.

أما قبل أن يعرف اليونانيون الطرق البحرية إلى الهند و(السواحل) فكانت مراكبهم لا تتجاوز ميناء عدن. يصف صاحب «الطواف» عدن بقوله: «كانت تسمى Eudaeinon (السعيدة) وكانت مدينة مهمة في ما مضى، عندما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمرًا لم يتحقق بعد، وعندما كانوا لا يجرؤون (يقصد اليونانيين) على الملاحة من مصر إلى الموانئ الواقعة وراء هذا المحيط، بل كانوا يأتون جميعًا إلى هذا المكان. وفي تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلَّا البلدين كما تتلقى الإسكندرية الأشياء التي تجلب من الخارج ومصر معًا»[1].

وقد كان هذا الميناء موجودًا ومعروفًا قبل البطالمة، بدليل اشتهاره عندهم واتخاذه محطة لهم، ولكننا لا نعرف من تاريخه القديم شيئًا كثيرًا، وقد عثر فيه على كتابات بالمسند إلا أن العلماء لم يستطيعوا حتى الآن التحدث بشيء من التفصيل عن تاريخ عدن قبل هذا العهد[2].

---

(1) العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى: جورج فضلو حوراني، تعريب: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية القاهرة 1958، ص64 (نقلًا عن بريبلوس).

(2) المفصل: 3/ 29 30.

عدن والرومان

لما ضعف خلفاء الإسكندر وانحلّت مملكتهم، استولى الرومان على مصر في سنة 30 ق.م، وقد اجتذبت أهمية عدن التجارية وعلاقاتها مع الهند ومصر أنظارهم، وأراد القيصر الروماني أغسطس وهو في أوج مجده وقوته أن يوسع رقعة ممتلكاته فجهز جيشًا لغزو الحبشة وبلاد العرب السعيدة، فأوعز إلى حاكم مصر «أوليوسغالوس» سنة 24 ق.م. بغزو جزيرة العرب للاستيلاء عليها وعلى ثرواتها وكلفه بقيادة الحملة، ورغم أنها وصلت إلى نجران فإنها فشلت في استكمال سيطرتها على اليمن.

ويظهر أن الرومان بعد إخفاق حملتهم تلك اتجهوا إلى استخدام أساليب جديدة لغرض السيطرة على المنطقة، ومن ضمن تلك الأساليب تم إرسال مستوطنين إغريق، ورومان، ومن والاهم للسكن في مدن بلاد العرب الجنوبية وموانئها، من أجل إحداث تغيير ديمغرافي يساعد في المستقبل على السيطرة على منطقة حوض البحر الأحمر الجنوبي. وهذا هو سر إرسال مستوطنين للسكن فيها، تحمل ثقافة بلدانها وتعمل على التكاثر من أجل التغيير المطلوب[1].

أما استيلاء الرومان على عدن فيرى بعض الباحثين[2] أنه كان بعد حملة «أوليوسغالوس» على اليمن، وربما بعد الميلاد بقليل، وذلك بعد

(1) انظر: الأهمية الاقتصادية لمدينة عدن ووظائفها الحضارية (بين القرنين الثالث قبل الميلاد الثاني الميلادي): د.مهيوب غالب أحمد كليب، ضمن كتاب «الندوة العلمية: عدن بوابة اليمن الحضارية 18، 19يناير2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011، ص393.

(2) انظر، المفصل: 3/ 60.

إخفاق تلك المحاولة الرامية إلى بلوغ المحيط الهندي من البر والاستيلاء على العربية الجنوبية، تعويضًا عن تلك الخطة الخائبة، فنجح الرومان في الاستيلاء على الميناء من البحر، وذلك في حوالي السنة 24 بعد الميلاد، وهو زمن غير بعيد عن حملة «أوليوسغالوس».

وقد صار في إمكان السفن الرومانية بعد الاستيلاء على عدن الاستراحة فيها والإقلاع منها إلى الهند وإلى السواحل الإفريقية والعودة إليها، وقد وضع الرومان فيها حامية رومانية لضمان سلامة الرومان في هذه المنطقة، كما وضعوا سفنًا تحمل رماة من الرومان لمقاومة لصوص البحر من التحرش بالسفن، وقد كان أولئك اللصوص يملؤون البحار.

وقد حصل ميناء «عدن» على شهرة بعيدة منذ هذا الزمن، وظل محافظًا عليها وعلى أهميته حتى اليوم، ولا ندري متى اضطر الرومان إلى ترك هذا الميناء، على وجه صحيح مضبوط، ولكن الذي نعرفه أن الرومان، ثم الروم من بعدهم، بقوا يقيمون وزنًا له، ويهتمون بشأنه؛ لأنه كان أسهل طريق لهم توصلهم إلى سواحل إفريقيا والهند والعربية الجنوبية، ولذلك كانت فيه دائماً جالية كبيرة من أصحاب السفن والتجار.

وذكر بعض مؤرخي الإفرنج: إن مدينة عدن زهت بتجارتها على عهد الرومان، حتى نافست تجارة القسطنطينية؛ فجاءت أساطيلهم وخرَّبت عدن لمنافستها عاصمتهم. فحين تولى عرش الإمبراطورية الرومانية القيصر كلوديوس (41-54م)[1] أراد أن يحول تجارة الهند إلى الموانئ المصرية رأساً

---

(1) يذكر د.جواد علي أنه في أيام «كلوديوس» ”م54 41“ «Claudius» كان ميناء عدن في قبضة الرومان. وكانت به حامية رومانية. وتمكن هذا القيصر الذي كانت عدن خاضعة

بدلاً من مرورها بعدن، ولم يكن أمامه سوى طريقة واحدة لذلك وهي أن يخرب ميناء عدن، وأرسل حملة عسكرية تمكنت من تخريب عدن، والهبوط بمستوى مينائها العظيم إلى مستوى ضئيل الشأن.

ليس لدينا تاريخ مؤكد يبين السنة التي وقع فيها تخريب عدن إلا أن البحار اليوناني صاحب «الطواف حول البحر الأحمر» ذكر أن تلك الحادثة وقعت قبل قيامه بزيارته لعدن بوقت قصير. ولكننا مع ذلك لا نجد تاريخًا مؤكدًا يبين لنا متى قام ذلك البحار اليوناني برحلته[1].

وجاء تدمير الرومان لميناء عدن عندما قرروا الالتفاف حول الجزيرة العربية لمحاصرة الفرس ولتأمين طريقهم إلى الهند. فقد خافوا من منافسة عدن التي كانت إحدى المحطات لاستقبال التجارة الشرقية قبل دخولها إلى البحر الأحمر، كما خشوا أن تصبح عدن بؤرة لمقاومة النشاط البحري الروماني وخاصة بعد حملة إيلوسجاليوس على شمال اليمن[2].

= له في أيام مؤلف كتاب «الطواف حول البحر الإرتيري»، أو أي قيصر آخر، قد يكون «Coligula» وقد يكون «طبريوس» «Tiberius»، من عقد معاهدة مع الملك «كرب إيل» «Charibael» «ملك سبأ وذي ريدان» في ذلك الوقت. ولم يشر مؤلف الكتاب المذكور الذي لا نعرف اسمه اليوم إلى اسم القيصر، بل اكتفى بذكر اللقب فقط، وهو «قيصر»، وهو كما نرى لقب عام، يطلق على كل من يحكم إمبراطورية الرومان. وقد ذهب بعض الباحثين إلى عدم إمكان التفكير في القيصر «أغسطس»، وإلى احتمال كونه قيصرًا آخر [المفصل 13/ 277].

(1) تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية: حمزة علي لقمان، دار مصر للطباعة – القاهرة، 1960م، ص20. وكذا مؤلفه: معارك حاسمة من تاريخ اليمن: مركز الدراسات اليمنية – صنعاء، ط1، 1978م، ص 15– 16.

(2) البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضية: د. سيد مصطفى سالم، دار الميثاق صنعاء، 2006م، ص14.

ولعل لمساعدات «الأكسوميين» لحكام «رومة» فضلًا في هذا الاحتلال. ولا بد أن يكون هذا الاستيلاء قد حدث من البحر، إذ لا يعقل وقوعه من البر، فقد كان البر في أيدي السبئيين والقبائل العربية الأخرى. ولأهمية «عدن» من جميع الوجوه نستطيع أن نتصور أنهم قد حصلوا على فوائد عظيمة من هذا الاحتلال الذي لا نعرف منتهاه وخاتمته، وكيف حدثت تلك النهاية[1].

ولا شك أن الانتكاسة التي أُصيب بها ميناء عدن أيام صاحب «الطواف» لم تدم طويلًا، فرغم الخراب الذي أُلحق به فإنه لم يفقد منزلته، وعادت إليه مكانته بعد مدة قصيرة من هذه الكارثة. وقد عُرف ميناء عدن عند بطليموس (القرن الثاني للميلاد) بالمركز التجاري لبلاد العرب «Emporiom Arabia» أي: المخزن الروماني، أو مخزن الرومان[2]. مما يدل على أنه استعاد أيام بطليموس، وربما قبله، مركزه التجاري السابق، كما يدل على أن الحميريين أصبحوا يسيطرون سيطرة تامة على المناطق الجنوبية حتى ساحل البحر، وعلى استتباب الأمن في الأراضي التي تمر بها القوافل بين عدن وظفار[3].

وضمن الاهتمام بعدن أرسل القيصر «قسطنطين الثاني» بعثة نصرانية تبشيرية إلى عدن، بلغتها سنة 356 للميلاد برئاسة القس الهندي ثيوفليس

(1) المفصل: 3/ 60

(2) هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن: أحمد فضل بن علي العبدلي، دار العودة - بيروت، ط2، 1980م، ص17.

(3) أضواء على تاريخ اليمن البحري: حسن صالح شهاب، دار الفارابي، بيروت، 1977م ص 240.

أنـدس كان الغـرض منهـا التحالـف مـع الحميريـين ضـد الفـرس وأيضًـا لتبشـير اليمنيـين بالديـن الميسـحي[1]. وبنـى ثيوفليـس أنـدس عـدة كنائـس في عـدد مـن المدن منهـا عـدن لأجـل الرعايـا الرومانيـين الذيـن يفـدون إليهـا ولمن اعتنـق المسـيحية مـن أبنـاء البـلاد. وفي عهـد قسـطنطين اسـتعادت عـدن مجدهـا وعـادت مدينـة بحريـة زاهـرة يسـكنها تجـار الهنـد ومـصر وأوروبـا. وكان ميناؤهـا يسـتقبل السـفن الكبـيرة والصغـيرة المحملـة بأنـواع البضائـع مـن الهنـد لتشـحن إلى الموانـئ المصريـة[2].

ويفهـم مـن كلام مؤلـف «كتـاب الطـواف حـول البحـر الإرتـيري» أن ميناء عـدن كان الموضـع الـذي تقصـده السـفن القادمـة مـن مـصر ومـن الهنـد، ففيـه تفـرغ حمـولات تلـك السـفن لتنقـل منهـا إلى مـصر أو إلى الهنـد. فمينـاء عـدن كان ذا شـأن خطـير في التجـارة العالميـة إذ ذاك، وكان الموضـع الـذي تتبـادل فيـه السـفن الحمـولات.

ويحدثنـا صاحـب كتـاب «الطـواف» أن الرومـان عقـدوا معاهـدة تحالـف مـع ملـك «ظفـار»، وهـو ملـك Homeritae، وتـدل هـذه الإشـارة الغامضـة عـلى وجـود صـلات بـين الرومـان وبـين رئيـس حمـير في هـذا العهـد. وفي هـذا التحالـف مـا فيـه مـن شرح للعلاقـات السياسـية الجديـدة التـي حدثـت بـين الرومـان والعربيـة الجنوبيـة، ومـن محـاولات الرومـان، ثـم البيزنطيـين مـن بعدهـم، التدخـل في شـؤون البـلاد العربيـة الجنوبيـة بأسـلوب جديـد[3].

(1) المفصل: 3/ 63.

(2) تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية: ص21.

(3) المفصل: 3/ 60.

وفي أيام «كسرى أنوشروان»، طُرد الأحباش من اليمن، إذ أرسل إليها نجدة بقيادة «وهرز»، وبذلك دخل الفرس اليمن، وصاروا على مقربة من الحبش حلفاء الروم. وقد لاقت السياسة البيزنطية بذلك ضربة شديدة عنيفة؛ لأن الفرس بدخولهم اليمن صار في إمكانهم الضغط على التجارة البحرية للروم، وصار في إمكانهم الهيمنة على منفذ البحر الأحمر، الذي تلج منه سفن الروم إلى المحيط الهندي وبالعكس، كما صار في إمكان الفرس الاتصال بعرب الحجاز وعقد اتفاقيات تجارية مع أهل مكة، وهم إذ ذاك من أهم تجار بلاد العرب. وقد بقي الفرس في اليمن حتى ظهور الإسلام، فأسلم آخر عامل فارسي، وزال ملك الفرس عنها بذلك، كما زالت الدولة التي كان العامل الفارسي يحكم باسمها[1].

وذكر الطبري: أن «كسرى أنوشروان» «انصرف نحو عدن، فعسكر ناحية من البحر هناك بين جبلين مما يلي أرض الحبشة، بالسفن العظام والصخور وعمد الحديد والسلاسل، وقتل عظماء البلاد... ثم انصرف إلى المدائن، وقد استقام له ما دون هرقلة من بلاد الروم وأرمينية، وما بينه وبين البحرين من ناحية عدن»[2].

عدن في عصر الدول الإسلامية المستقلة:

كان الاهتمام بميناء عدن يزداد باستمرار على مر الزمن، وأجمع الكثيرون من المؤرخين والرحالة على أن عدن كانت في العصور القديمة

(1) المفصل: 4/ 299.

(2) تاريخ الأمم والملوك: أبو جعفر محمد بن جرير الطبري، دار الكتب العلمية – بيروت، ط1، 1407، 1/ 424.

والوسطى محطًا مشهورًا للتجارة بين آسيا وبلدان الغرب[1]. بل إن الدول الإسلامية التي استقلت بحكم اليمن في العصور الوسطى قد أدركت تمامًا أهمية عدن ومميزاتها. ولهذا فقد قام «ابن زياد» مؤسس أول دولة مستقلة في اليمن الإسلامية، وهي الدولة الزيادية (818-1012م) بنشر الأمن حول عدن، فاتجهت السفن التجارية إليها لقربها من موانئ المحيط الهندي بعد أن كانت تفضل الاتجاه إلى الموانئ اليمنية الأخرى والحجازية على البحر الأحمر نظرًا لتوفر الأمن في ذلك الميناء[2].

واجتذبت أهمية عدن التجارية انتباه حكام اليمن بصفة مستمرة فازداد اهتمامهم بها وبإصلاح مينائها، وأدى قيام الخلافة الفاطمية في مصر إلى انتعاش ميناء عدن، إثر تحول ميزان السلطة السياسية في البحر الأحمر والبحر العربي من بغداد نحو القاهرة، فأصبحت عدن من جديد همزة الوصل بين الشرق والغرب في معظم الأمور التجارية والاقتصادية، وبصورة خاصة عندما أصبحت اليمن تدخل ضمن ولاء الفاطميين ونفوذهم في أثناء قيام الدول الموالية لهم كالصليحيين والزريعيين. وتقوى نفوذ الفاطميين وعلاقاتهم الدبلوماسية مع الهند الغربية. وبحلول القرن الحادي عشر كانت هناك علامات على ازدهار متنام في عدن وتهامة، وفي منتصف القرن كانت عدن قد ضمنت حصة كبيرة من التجارة الشرقية،

(1) مجلة معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية، العدد الأول، مارس 1969م، مقال بقلم الأستاذ محمد رفهت بعنوان «سباق بين مصر وبريطانيا على عدن 1838» ص210، 211.

(2) انظر: تاريخ ثغر عدن: تأليف أبي محمد عبد الله الطيب أبي مخرمة، منشورات المدينة صنعاء، ط2، 1986م، 1/ 9.

ولأكثر من مائة عام بعدها تورطت عدن في صراع مرير من أجل الهيمنة التجارية مع موانئ الخليج العربي[1].

وقد اتبع الأيوبيون سياسة الفاطميين في العناية بميناء عدن وبقية الموانئ الأخرى لليمن، فمنذ بداية دخول الجيش الأيوبي عدن، منع السلطان توران شاه جنده من نهبها والعبث فيها، مخاطبًا إياهم بقوله: «ما جئنا لنخرب البلاد، وإنما جئنا لنملكها ونعمرها وننتفع بدخلها»[2]. ويتضح لنا من هذا النص أن السلطان توران شاه كان يُعير لمدينة عدن أهمية خاصة كونها مدينة تجارية وميناءً عالميًا مفتوحًا على التجارة العالمية.

وفي عهد الأيوبيين كانت الأساطيل المصرية المنطلقة من عيذاب تقوم بحماية ميناء عدن، وأصبح في القرن الثاني عشر جزءًا من نظام تجاري مغلق ومسيطر عليه.. وازدهرت عدن وعظم شأنها ونشطت الحركة التجارية فيها وازداد عدد سكانها وكثرت العمارات فيها[3]. ومع انهيار منافسيها الواقعين شرقًا أضحت عدن المركز التجاري الأغنى في العالم[4].

وارتبطت مرحلة الازدهار الأكبر لعدن بالدولة الرسولية، خاصة في عصر سلاطينها الأقوياء، حتى أصبحت عدن قبلة الوافدين وملتقى

---

(1) عدن تحت الحكم البريطاني: د.ج.جافن، ترجمة محمد محسن محمد العَمْرِي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط1/ 2013م، ص22.

(2) صلاح الدين الأيوبي وجهوده في القضاء على الدولة الفاطمية وتحرير بيت المقدس: علي محمد الصَّلاَّبي، دار المعرفة، بيروت–لبنان، ط1، 1429 هـ 2008 م، ص 214.
زهور السوسن في تاريخ عدن اليمن: ص133.

(3) تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية: ص65.

(4) عدن تحت الحكم البريطاني: ص24.

السفارات، من الصين، والهند، وسيلان، وقاليقوط، وفارس، وعمان، والبحرين، والحبشة، ودول الطراز الإسلامي[1]. وفي روما البعيدة كانت عدن تعد حينها المركز التجاري الرئيس في الجزيرة العربية. وفي القرنين الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين جاءت السفارات إلى حكام عدن من كل أنحاء العالم - من مصر والهند وسيلان والصين.. ولم تكن مرحلة الرسوليين تحظى باستقرار سياسي كامل؛ فالسجلات التاريخية حافلة بالمعارك والحروب ونزاعات الخلافة والصراعات بين المطالبين المتنافسين، وخلال القرنين 14-15 الميلاديين تعرضت عدن عدة مرات للاستيلاء وإعادة الاستيلاء عليها[2].

جاء الطاهريون ليرثوا الرسوليين في الحكم بعد أن كانوا عمالاً لهم في عدن، فواصلوا الاهتمام بالتجارة، وحافظوا على العلاقات الودية والتجارة بينهم، وبين أمراء الهند، وأباطرة الصين كما كانت من قبل، وعلى العلاقات الحميمة التي ربطت اليمن بشرق أفريقيا. أدرك الطاهريون أهمية النشاط التجاري في عدن في أثناء تبعيتها لحكمهم؛ ولذلك أبدوا اهتمامًا كبيرًا بالمدينة فأقاموا بها المنشآت العديدة المختلفة[3]. ولم يقف

(1) انظر للمزيد: العقود اللؤلوية في أخبار الدولة الرسولية: علي بن الحسن الخزرجي، عني بتصحيحه وتنقيحه: الشيخ محمد بسيوني عسل، مركز الدراسات والبحوث اليمني - صنعاء، دار الآداب بيروت، ط2، 1983م، ج1/ 182؛ بنو رسول وبنو طاهر وعلاقة اليمن الخارجية في عهدهما: د.محمد عبدالعال أحمد، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية، 1989م، ص 434، 453. وكذا: عدن في عصر الدولة الرسولية: محمد منصور علي صالح بلعيد، دار الوفاق، عدن، ط1، ص114 115.

(2) عدن تحت الحكم البريطاني: ص24.

(3) انظر: عدن ثغر اليمن، ج1، ص12.

أمر اهتمامهم بعدن عند هذا الحد بل كان السلطان عامر بن عبدالوهاب يتوجه أحيانًا إلى عدن في موسم الرياح ليشرف بنفسه على خروج القافلة البحرية إلى الهند[1].

ويلاحظ أنه كما كانت عدن هي مصدر قوة الطاهريين- مثل آل زريع- من قبل، فقد كانت عدن سبب سقوط دولتهم فيما بعد. والإشارة إلى عدن هنا إنما هي إشارة إلى «الرمز» فقط الذي يعبر عن جميع ما وراءها حتى شواطئ البحر الأبيض، فقد أصبحت تلك البقعة من العالم موضع صراع دولي منذ أوائل القرن (16م/ 10م)، ولم يكن الطاهريون سوى إحدى القوى السياسية المعاصرة لذلك الصراع التي انهارت نتيجة له[2].

عدن والأطماع البرتغالية

اندفع البرتغاليون في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي نحو عمليات الكشوفات الجغرافية فيما وراء البحار؛ نتيجة للنمو المتصاعد للشعب البرتغالي ذاته، وظهور تطلعاته القومية، ورغبته في السيطرة والثراء، كما أدى احتدام الصراع الديني بين المسيحيين والمسلمين في شبه جزيرة أيبريا في العصور الوسطى إلى اتجاه البرتغاليين إلى مطاردة المسلمين على ساحل أفريقيا الغربي وإلى مهاجمة السفن الإسلامية المسالمة في البحار الشرقية بطريقة انتقامية[3]. وكان الدافعان الديني والاقتصادي من أهم العوامل

(1) الفتح العثماني الأول لليمن (1538 1635): سيد مصطفى سالم، معهد البحوث والدراسات العربية – القاهرة 1969م، ص42.
(2) البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضية: ص17: ص24.
(3) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: د.فاروق عثمان إباضة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1976م، ص 35.

التي دفعت البرتغال لارتياد البحار والالتفاف حول العالم الإسلامي، وسعى البرتغاليون إلى إبعاد العرب عن التحكم بطرق التجارة وإضعاف قوة الإسلام على أمل الوصول إلى مكة، ومن ثم المساومة عليها لاسترداد القدس[1]. ولتحقيق الأهداف البرتغالية رأى رواد الكشوف وساستهم ضرورة التحكم في مضيقي «هرمز» و«باب المندب» لكي يحكموا غزوهم للعالم الإسلامي من الخلف ودق عصب الاقتصاد في المناطق العربية والإسلامية، ومن ثم نشر المسيحية في كل موقع يصلون إليه[2].

وبعد أن ثبت رسم العالم لدى الجغرافيين في العصور الحديثة وزال ما كان في أذهان الأوربيين من غموض عن المحيط الهندي والبحر الأحمر، بدت عدن شيئًا بارزًا ملموسًا وميناءً رئيسًا معروفًا تتطلع إليه أنظار القوى الطامعة في بسط سلطانها في ربوع هذا المحيط والسيطرة على التجارة الشرقية. إذ برزت عدن في رسوم الجغرافيين الأوربيين في مطلع القرن السادس عشر، وأهم ما يذكر منها خريطة برتغالية تعود لسنة 1501م وهي محفوظة بالجمعية الجغرافية البريطانية في لندن. كما ظهرت عدن بعد ذلك في خريطة أخرى يرجع تاريخها لسنة 1520م، ثم تكرر

---

(1) انظر: دراسات متميزة في العلاقات بين الشرق والغرب على مر العصور: يوسف الثقفي، دار الثقة، الطبعة الثانية، 1411هـ، ص59. وكذا: الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها: د. عبدالعزيز الشناوي، مكتبة الأنجلو المصرية، مطابع جامعة القاهرة عام 1980م. 2/ 698.

(2) انظر: موقف أوروبا من الدولة العثمانية: د. يوسف علي الثقفي، الطبعة الأولى، 1417هـ. ص38.

ظهورها في خرائط عديدة أخرى بعد ذلك[1]. وهكذا برزت أطماع البرتغاليين بالسيطرة على عدن التي كانت أعينهم ترنو إليها.

وكان الرحالة البرتغالي «بيرو دي كوفلهام» قد تمكن في منتصف سنة 1487م من الوصول إلى البحر الأحمر عبر مصر، ومر بميناء سواكن، ثم اتجه جنوبًا حتى وصل إلى عدن ووصفها بأنها مدينة عظيمة وأن بها تجارًا من جميع الأجناس، وبعد ذلك واصل رحلته إلى الهند، وأعقبه برتغالي آخر يدعى «لودفيكو ديفارتيما» قام برحلة إلى الهند، وتمكن في أثنائها من زيارة عدن في سنة 1503م. وكانت رحلته هذه إلى جانب رحلة «كوفلهام» أول ظهور للبرتغاليين في البحر الأحمر وخليج عدن[2]. وحينما نزل دي فارتيما في عدن كان الناس يشعرون بخطر البرتغاليين، حتى إنه أُلقي القبض عليه بتهمة التجسس لحساب البرتغاليين، وسيق في اليوم ذاته إلى قصر السلطان كي يُعدم. وفي سنة 1504م كانت سفن البرتغاليين تطوف المحيط ناشطة أمام عدن[3].

تصدي الطاهريين للغزو البرتغالي

أدى تحول التجارة العالمية إلى الطريق البحري المباشر حول رأس الرجاء الصالح إلى حرمان العرب من مصدر مهم من مصادر ثروتهم...

(1) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص 29؛ فتح العثمانيين عدن عام 1838م: محمدعبد اللطيف البحراوي، ص10.

(2) سياسة بريطانيا في جنوب اليمن: د.جاد طه، دار الفكر العربي القاهرة، 1969، ص20.

(3) اكتشاف جزيرة العرب، جاكلين بيرن: ترجمة: قدري قلعجي، منشورات الفاخرية – الرياض، ودار الكتاب العربي بيروت، ص 49.

وقد أضعف ذلك من قوة الدولة الطاهرية التي كانت تحكم ما يقرب من ثلثي اليمن. على أن الطاهريين قد قاموا قبل أن تنهار دولتهم بمواجهة الغزو البرتغالي الاستعماري والتصدي له بقيادة السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري بكل ما أوتوا من إمكانات مادية أو عسكرية [1].

وكانت دولة المماليك في مصر والشام والحجاز من بين الدول التي تأثرت اقتصاديًا بتحول طريق التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح وفقدت الكثير من الموارد، ولذلك أبدى المماليك اهتمامًا بمحاربة البرتغاليين ووقف تحول التجارة إليهم. ووجه السلطان المصري الغوري حملة بحرية بقيادة القائد حسين الكردي تحركت من القاهرة في 4نوفمبر سنة 1505م باتجاه المحيط الهندي[2]، ومرت في طريقها بجيزان ثم بجزيرة كمران واتجهت منها إلى المخا ثم وصلت إلى عدن حيث مكثت هناك لتتزود بالمؤن اللازمة لها للقيام بمهمتها، وقام حسين الكردي بإبلاغ والي عدن من قبل الطاهريين أن هدف الحملة هو التوجه إلى الهند لمحاربة البرتغاليين. كما طلب منه أن يمد الحملة بالطعام والمؤن اللازمة، فأمر الوالي أتباعه بتزويد الحملة بكل ما يحتاج إليه من المواد المتوافرة في الميناء، وهذا يؤكد أن الطاهريين وقفوا موقفًا إيجابيًا إلى جانب المماليك في مواجهة البرتغاليين.

(1) ميناء عدن دراسة تاريخية معاصرة: د.خالد باوزير، دار الثقافة العربية للنشر – الشارقة، 2001م، ص44.

(2) بدائع الزهور في وقائع الدهور: محمد بن أحمد بن إياس، تحقيق ونشر: د. محمد مصطفى، القاهرة، 1960م، ج4، ص85.

لكن التفوق كان واضحًا للبرتغاليين الذين تمكنوا من السيطرة على البوابات البحرية الثلاثة الموصلة للمحيط الهندي وهي مضايق هرمز، وباب المندب، وملقا، الواقع عند طرف شبه جزيرة الملايو. وكانوا قد وجهوا أسطولًا مكونًا من أربعين سفينة بقيادة «البوكيرك» وزميله «ترستودي كَنهَا» لبسط نفوذهم على الساحل الشرقي لأفريقيا في سنة 1506م. وتمكن البوكيرك في سنة 1507م من السيطرة على جزيرة سقطرى المواجهة للساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وتتوسط المسافة تقريبًا بين مدخلي البحر الأحمر والخليج العربي[1]. وكان موقع الجزيرة نموذجيًا بالنسبة لتحقيق أهداف البرتغاليين مما جعل «البوكيرك» يقرر إبقاء حامية فيها من مائة شخص تحت قيادة قريب له، مع ترميم القلعة هناك[2]. غير أن البرتغاليين سرعان ما غادروا الجزيرة في سنة 1511م نظرًا لعدم توافر مقومات الاستقرار فيها، مما أدى إلى ضعف استفادتهم منها حربيًا وتجاريًا.

وأدركوا أن عدن، وليست سقطرى، هي بوابة البحر الأحمر وأكبر مستودع تجاري في جنوبي البحر الأحمر، وبالسيطرة عليها يتمكن البرتغاليون من الاستفادة من موقعها الممتاز المتحكم في مضيق باب المندب لإغلاق البحر الأحمر، وتأمين طريق البرتغال الجديد حول رأس الرجاء الصالح[3]. ولهذا قام البرتغاليون بمهاجمة عدن والاستيلاء عليها

(1) التيارات السياسية في الخليج العربي: د.صلاح العقاد، مكتبة الأنجلو المصرية – القاهرة، 1972، ص14

(2) السقطريون، دراسات إثنوغرافية تاريخية: تأليف: فيتالي ناؤمكين، ترجمة: د.علي صالح الخلاقي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط1، 2014م ص 49.

(3) أضواء على تاريخ اليمن البحري: ص146.

بقيادة «البوكيرك» الذي وصل إليها بحملة كبيرة على ظهر عشرين سفينة في مارس 1513م. وكان يحكم عدن من قبل الطاهريين الأمير مرجان الذي اضطرب لظهور البرتغاليين وسارع بطلب النجدة من السلطان عامر بن عبدالوهاب، ونظرًا لانشغاله بحروبه مع الإمام الزيدي للسيطرة على صنعاء فقد تأخر في إرسال النجدة لحاكم عدن. وقد اعتمد أهالي عدن على أنفسهم وحصنوا مدينتهم ووحدوا كلمتهم في مواجهة العدوان البرتغالي واستبسلوا في دفاعهم وقتلوا عددًا من البرتغاليين، البعض يذكر قتل مائة منهم[1]، والبعض يذكر مائتين قتيل[2]، وأسروا أربعة منهم، حتى اضطروهم إلى الانسحاب والعودة إلى سفنهم. وقد انتقم البرتغاليون لأنفسهم بأعمال تخريبية فأحرقوا حوالي أربعين سفينة كانت راسية بميناء عدن بعد أن استولوا على ما تحمله من بضائع[3].

اتجه البرتغاليون بعد ذلك إلى مضيق باب المندب حيث نفذوا إلى داخل البحر الأحمر، واستولى «البوكيرك» على جزيرة كمران، ثم اتجه لمهاجمة جدة لكن الرياح لم تساعده في الوصول إلى هدفه، فعاد إلى كمران وبقي فيها مدة شهرين، وضرب ميناء زيلع بالمدافع وأحرق السفن الراسية

(1) تاريخ حضرموت، المعروف بتاريخ شنبل: أحمد بن عبدالله شنبل، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، مكتبة صنعاء الأثرية، ط2، 2003، ص255.

(2) تاريخ الشحر وأخبار القرن العاشر: محمد بن عمر الطيب بافقيه، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، عالم الكتب، بيروت، ط1/ 1999م، ص102.

(3) الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد: عبدالرحمن بن علي الديبع، تحقيق: يوسف شلحد، دار العودة بيروت، 1983م، ص347. بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما: د.محمد عبدالعال أحمد، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية، 1989، ص 506. البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضية: ص31.

هناك، ثم عاد ثانية إلى عدن وواصل ضربها بالمدافع مدة خمسة عشر يومًا حتى غادرها إلى الهند في 4أغسطس 1513م، وبذلك فشل «البوكيرك» في الوصول إلى جدة، أو السيطرة على عدن.

الصراع الطاهري المملوكي

كان السلطان عامر بن عبد الوهاب قد استنجد بالمماليك لصد الهجوم البرتغالي، ووافق على أن يقيم السلطان الغوري قواعد بحرية على السواحل اليمنية لمواجهة أي عدوان جديد من قبل البرتغاليين ولتعقبهم في المحيط الهندي. وعندما فشل هجوم البرتغاليين على عدن وتأخر وصول الأسطول المملوكي إلى اليمن، تراجع السلطان عامر عن الوفاء بوعده بإقامة قواعد بحرية مملوكية على سواحله بعد أن ظن أن الخطر قد زال، وحرصًا منه على استقلال بلاده، وتفاديًا لاحتمال تعرض شعبه لسيطرة قوى دخيلة حتى ولو كانت تربطه بهم رابطة العقيدة والنضال المشترك، ولم يجد وسيلة لإبعادهم عن عدن وبقية الأراضي اليمنية إلا بالكف عن دعمهم[1].

بيد أن تراجع السلطان عامر بن عبدالوهاب الذي حدث بناء على دوافع وطنية، كان سببًا لمهاجمة المماليك بقيادة حسين الكردي للسواحل اليمنية بالقوة[2]. وتوالت الأحداث سريعًا بسيطرة المماليك إلى السواحل اليمنية على البحر الأحمر بتشجع من الإمام الزيدي شرف الدين يحيى

(1) ميناء عدن دراسة تاريخية معاصرة: ص48.

(2) بدائع الزهور في وقائع الدهور: ج4، ص467.

الـذي كان ينافـس السـلطان عامـر بـن عبدالوهـاب[1]. ونجـح المماليـك في الاسـتيلاء عـلى بعـض المـدن التهاميـة ومنهـا «زبيـد» ثـم أبحـر أسـطولهم بعـد ذلـك إلى «زيلـع»، ثـم وصـل إلى عـدن في 12 أغسـطس 1516م وتمكـن المماليـك مـن دخـول الميناء وإنـزال بعـض جنودهـم ومعداتهـم إلى السـاحل. لكـن عـدن استبسـلت في الدفـاع عـن نفسـها معتمـدة على حصانتها الطبيعية وإحاطـة الجبـال بهـا مـن كل جانـب حتـى تمكنـت مـن رد القـوات المملوكيـة عنهـا. غـير أن المماليـك عـاودوا الكـرة مـن جديـد عندمـا انضـم إليهـم سـلمان الرومـي الـذي كان يطـارد بعـض السـفن اليمنيـة المتجهـة إلى الهنـد، ولكـن هجومـه بـاء بالفشـل. وفي ذلـك الوقـت وصلـت نجـدة طاهريـة إلى عـدن ممـا اضطـر المماليـك إلى مغادرتهـا في 19أغسـطس 1516م دون أن يحققـوا هدفهـم، وقنعـوا مـن الغنيمـة بالسـلامة[2]. وبذلـك ظلـت عـدن في أيـدي الطاهريـين حتـى اسـتولى عليهـا الأتـراك العثمانيـون سـنة 1538م.

ولا شـك أن خطـة المماليـك واسـتراتيجيتهم في البحـر الأحمـر كانـت ترتكـز عـلى تدعيـم سـيطرتهم في جهـات هـذا البحـر واتخـاذ عـدن قاعـدة لهـم في جنوبـه، وهـي الخطـة نفسـها والاسـتراتيجية التـي اتبعهـا العثمانيـون فيـما بعـد قبـل أن يرسـلوا حملتهـم الكبـيرة إلى الهنـد سـنة 1538م[3]. وتؤكـد الخطتـان المملوكيـة والعثمانيـة أهميـة عـدن البـارزة وموقعهـا الاسـتراتيجي المهـم كقاعـدة

(1) انظر: البرق اليماني في الفتح العثماني: قطب الدين محمد بن أحمد النهروالي، دار المدينة –بيروت، ط2/ 1986م، ص20. بدائع الزهور في وقائع الدهور: ج4، ص467.

(2) الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد: ص366. عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص44

(3) البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضية: ص86.

للدفاع عن منطقة البحر الأحمر بأكملها ضد أي خطر تتعرض له المنطقة وخاصة من ناحية الجنوب.

محاولة البرتغاليين الثانية لغزو عدن

على الرغم من فشل «البوكيرك» في الاستيلاء على عدن سنة 1513م، إلا أن فكرة السيطرة عليها ظلت تراود البرتغاليين الذين كانوا يعدونها ضرورة ملحة للسيطرة على البحر الأحمر، وقطع أي اتصال بين مصر والهند، وتثبيت الوجود البرتغالي بتوجيه ضربه مباشرة لمصالح مصر الاقتصادية، ولا نشك في توصل البرتغاليين إلى معرفة بعض الأخبار المتعلقة بالصراع الناشب بين الأسطول المملوكي وبني طاهر[1]. فسعوا إلى استغلال هذا الصراع وتوظيفه لصالحهم. وفي ضوء ذلك زاد خطر البرتغاليين بعد وفاة «البوكيرك»، وما إن تولى «لوبوسوريز» مهام نائب ملك البرتغال في الهند، حتى تحددت خطة البرتغاليين في القضاء على قوة المماليك في البحر الأحمر وإغلاقه في وجه السفن العربية، ولتحقيق خطته تحالف مع مسيحيي الحبشة للحرب على المسلمين، وتركز هجومهم على جدة باعتبارها القاعدة الرئيسة للمماليك بعد السويس للدفاع عن البحر الأحمر، بعد فشلهم في الاستيلاء على عدن سنة 1516م. ولهذا قرر «لوبوسوريز» عدم مهاجمة عدن عند وصوله إليها على رأس حملة برتغالية، وأرجأ ذلك حتى تتم له السيطرة على ميناء جدة، واكتفى بأن طلب من والي عدن الأمير مرجان أن يمده بالمؤن اللازمة للحملة وببعض المرشدين البحريين لتوصيلها إلى جدة وذلك سنة 1517م[2].

(1) بنو رسول وبنو طاهر: ص518 519.

(2) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص46.

اضطر حاكم عدن الأمير مرجان أمام قوة البرتغاليين لتلبية مطالبهم خوفًا على تخريب عدن، وأظهر عدم عداوته لهم حتى يتقي شرهم، ولم يكن هذا الموقف تخاذلًا تامًا من قبله، بل إنه استغل الفرصة في أثناء وجود الحملة في داخل البحر الأحمر لبناء التحصينات واتخاذ الاستعدادات اللازمة للدفاع عن عدن، لإدراكه أن البرتغاليين سيوجهون لاحقًا حملتهم عليها وهذا ما حدث سنة 1520م، بعد أن فشلوا في الوصول إلى جدة بسبب معاكسة الرياح لهم من جهة ووجود حشود كثيرة فيها من جهة أخرى، مما جعلهم يخشون من مهاجمتها، ولهذا فضلوا أن يسيطروا على عدن حتى لا تقع في قبضة العثمانيين. وكان الأمير مرجان حاكم عدن قد أراد أن يقوي جانبه حينذاك بالاتصال بالأتراك العثمانيين، فقام بإعداد خطاب طويل على لسان السلطان عامر بن عبدالوهاب الطاهري الذي كان قد قتل في أثناء صراعه مع المماليك، موقع عليه من قبل بعض الفقهاء والتجار في عدن يؤكدون ما جاء به، ووجهه إلى السلطان العثماني سليم الأول، اشتكى فيه من أعمال حسين الكردي وسلمان الرومي أمام عدن، ومن تصرفات المماليك في اليمن، كما أوضح الأسباب التي دفعته لمهادنة البرتغاليين حتى لا يعرِّض عدن للخطر[1].

استمر البرتغاليون في إرسال حملاتهم البحرية سنويًا إلى البحر الأحمر لمهاجمة ميناء جدة دون جدوى، كما هاجموا «الشحر» في حضرموت ونهبوه سنة 1523م[2]. وكان البرتغاليون قد وجهوا أسطولًا بقيادة «دي سلفيرا»

(1) ميناء عدن – دراسة تاريخية معاصرة: ص50. بنو رسول وبنو طاهر: ص520.
(2) صفحات من التاريخ الحضرمي، سعيد عوض باوزير، دار الهمداني، عدن، ط2، 1983م، ص117.

إلى عدن وأجبروا حاكمها – الذي خلف الأمير مرجان بعد وفاته في سنة 1521م – على عقد معاهدة معهم نصت على أن تدفع عدن جزية سنوية للبرتغاليين، وعلى أن تفتح ميناءها للسفن البرتغالية. غير أن نائب ملك البرتغال في الهند وهو القائد البحري الشهير «فاسكو دي جاما» رفض إبرام هذه المعاهدة لأنه كان يؤمن بضرورة بسط سيطرة البرتغاليين الكاملة على المراكز التجارية المهمة، وقد أدى ذلك إلى قيام حملة برتغالية في سنة 1525م بضرب عدن بالمدافع. ولكنها لم تحقق أي هدف للبرتغاليين في ذلك الحين، ولهذا فضل البرتغاليون أخيرًا عقد معاهدة جديدة مع حاكم عدن وقام «دي سلفيرا» بفرض هذه المعاهدة في شهر فبراير سنة 1530م. ونصت هذه المعاهدة على اعتراف عدن بسيادة البرتغاليين عليها وبدفع الجزية السنوية إليهم، وذلك نظير اعتراف البرتغاليين بحرية الملاحة لسكان عدن ولكن بشرط عدم توجههم إلى جدة، ولكي يضمن البرتغاليون تنفيذ هذه المعاهدة تركوا في ميناء عدن إحدى سفنهم وقوة قوامها أربعين برتغاليًا ليشرفوا على الميناء وعلى إيراداته المالية[1].

ولا شك أن حاكم عدن حينما اضطر إلى قبول عقد معاهدة مع البرتغاليين لم يكن مؤيدًا لهم، وإنما كان موقفه ذلك ضرورة لاتقاء شرهم وللحفاظ على عدن من الاحتلال والخراب، بدليل أنه قام بعد مضي وقت قليل على رحيل الحملة البرتغالية عن عدن بأسر الجنود مستفيدًا منهم في صناعة الأسلحة الحربية التي عُرفوا بإتقان صناعتها[2].

---

(1) البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضية: ص111. عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص46.

(2) ميناء عدن دراسة تاريخية معاصرة: ص51.

وهكذا حافظت عدن على استقلالها وحريتها رغم الحصار الاقتصادي جراء الحصار البحري البرتغالي المفروض عليها من جهة، وافتقارها لمساندة الجبهة الداخلية المنهارة بعد سقوط الدولة الطاهرية من جهة أخرى. ولهذا اضطرت عدن إلى الاعتماد على ذاتها حتى تمكنت من المقاومة حينًا، ومن مهادنة البرتغاليين حينًا آخر، ثم تقربت إلى العثمانيين بعد ذلك حتى سقطت في أيديهم في سنة 1538م. وقد اتخذها العثمانيون قاعدة للوثوب على البحرية البرتغالية في الهند من جهة، ثم للدفاع عن الحدود الجنوبية للإمبراطورية العثمانية من جهة أخرى عند ما عجزوا عن تحقيق غايتهم الأولى[1].

سيطرة العثمانيين على عدن

حينما عجز المماليك عن التصدي لخطر البرتغاليين استعانوا بالعثمانيين الذين شاركوهم غيرتهم الدينية، وكان على العثمانيين بعد أن ورثوا حكم الدولة المملوكية، عند انهيار دولتهم سنة 1517م، أن يتحملوا مسئولية مطاردة البرتغاليين في المحيط الهندي، والبحر الأحمر، وثغور السواحل اليمنية رغم الصعوبات الاقتصادية التي واجهوها بمصر إثر انتقال طرق التجارة إلى رأس الرجاء الصالح[2]. وسارع العثمانيون لملء الفراغ الموجود جنوبي البحر الأحمر والتصدي للغزو البرتغالي بعد أن ضعفت القوى المحلية عن مواجهته، وكذا عجز المماليك، رغم مساندة العثمانيين لهم في كفاحهم المرير ضد البرتغاليين عند طردهم من البحار الشرقية[3].

(1) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص48.
(2) سياسة مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، محمد محمود السروجي: مجلة كلية الآداب، جامعة الأسكندرية، ديسمبر 1955، ص93.
(3) عدن والسياسة البريطانية البحر الأحمر: ص50.

كان موقع اليمن، وعدن بالذات، في الجزء الغربي لشبه الجزيرة العربية، من العوامل التي أبرزت أهميتها في تحقيق الأهداف العثمانية ضد البرتغاليين، فقد جعلها هذا الموقع منطقة دفاع مهمة عن حدود الإمبراطورية العثمانية من الجنوب. وقد أدى هذا إلى اقتناع العثمانيين بأن سيطرتهم على اليمن تجعلهم يضمنون سلامة الأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز، والتحكم في البحرين: الأحمر والعربي، وامتلاك موطئ صالح للوثوب على البحرية البرتغالية في البحار الشرقية، وتطويق أعدائهم الشيعة الصفويين في إيران من الجنوب، وتحقيق أحلامهم بمد سيطرتهم شرقًا إلى أقاصي العالم الإسلامي[1].

وفي عهد السلطان العثماني سليمان القانوني (1520-1566م) أمر بتوجيه حملة بقيادة سليمان باشا الخادم أبحرت من السويس في 27يونيو 1538م، وكان الهدف الظاهر لهذه الحملة هو القضاء على خطر البرتغاليين في البحر الأحمر والبحر العربي، بينما كان هدفها احتلال اليمن، وعدن بالذات. فعندما وصلت الحملة العثمانية إلى عدن في 3 أغسطس 1538م بقصد المرور، كان صاحبها عامر بن داوود، آخر سلاطين الطاهريين، وحينما بلغه وصول سليمان باشا للغزو في سبيل الله ولصد خطر البرتغاليين (الإفرنج) أحسن استقبال الحملة وفتح أمامها أبواب المدينة وجمع لها ما يلزم من طعام ومؤن بناء على مطلب سليمان باشا الخادم[2]. غير

(1) الحكم العثماني في اليمن 1872: 1918: فاروق عثمان أباظة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1986، ص20.

(2) البرق اليماني في الفتح العثماني: ص 80. بنو رسول وبنو طاهر: ص286.

أن الأخير كان قد كلف جنوده سرًا بالاستيلاء على عدن عقب دخولها مباشرة. وقام الجنود العثمانيون بتنفيذ الخطة على الفور، بل إنهم قاموا أيضًا بسلب المدينة ونهبها حتى استدعاهم بعض القادة حرصًا منهم على عدم إشاعة الفوضى في المدينة. وفي الوقت الذي دخل فيه الجنود العثمانيون مدينة عدن كان عامر بن داوود قد توجه إلى سفينة القيادة ومعه ستة من كبار أتباعه لمقابلة سليمان باشا الخادم بناء على دعوته، وحينما وصلوا أمر بشنقهم على صاري سفينته وتركهم معلقين به لمدة ثلاثة أيام[1].

وهكذا تم استيلاء العثمانيين على عدن آخر معاقل الطاهريين. وقد أمر سليمان باشا الخادم بقتل من بقي من آل طاهر، كما أمر بمصادرة ممتلكاتهم، وذلك بحجة أنهم حاولوا تسليم عدن للبرتغاليين، وقد أنكر كثير من المؤرخين هذه التهمة[2]. وقد شاع غدر سليمان باشا بصاحب عدن في أطراف البلاد، وأكناف العباد، وسبقه خبر هذا الغدر إلى بنادر الهند، ونفرت خواطر الناس منه لذلك. ولما بلغ أهلها ما فعله بعامر بن داوود، زاد نفورهم منه، وكان ذلك سببًا لعدم مساعدتهم له ضد البرتغاليين[3]. ولا شك أن أسلوب الغدر من قبل سليمان الخادم أفقد

(1) روح الروح فيما حدث بعد المائة التاسعة من الفتن والفتوح: عيسى بن لطف الله شرف الدين، تحقيق إبراهيم بن أحمد المقحفي، مركز عبادي، صنعاء، ط1، 2003م، ص108. المقتطف من تاريخ اليمن، عبدالله عبدالكريم الجرافي، مطبعة الحلبي القاهرة، 1951م، ص88.

(2) اليمن عبر التاريخ: أحمد حسين شرف الدين، مطبعة السنة المحمدية – عابدين، ط2، 1964م، ص260.

(3) البرق اليماني في الفتح العثماني: ص80- 81.

العثمانيين ثقة أهالي هذه المناطق، بل وحتى مواطني الهند التي وصلها لاحقًا، وأضعف جبهتم مواجهة خطر البرتغاليين المتزايد في البحار العربية والمحيط الهندي.

على أن الأمور لم تستقر في يد العثمانيين في عدن على الرغم من أن سليمان باشا كان قد ترك حامية قوية هناك لتدعيم السيطرة العثمانية على المدينة، لكن لم يمضِ وقت طويل حتى قام سكان عدن بالثورة على الحامية العثمانية المرابطة في المدينة انتقامًا لما حدث من غدر العثمانيين بأميرهم عامر ابن داوود الطاهري، مما اضطر العثمانيين إلى توجيه أسطول قوي يقوده «بري باشا» لإقرار الأمور في عدن في سنة 1551م، وليحفظ للدولة العثمانية هيبتها في هذه الجهات، وقد قام بقصف تحصينات عدن واستولى عليها بهجوم خاطف وطرد البرتغاليين الذين كانوا قد انتهزوا الفرصة ونفذوا إلى هناك، ثم ترك فيها حامية قوية وأبحر عائدًا إلى مصر[1].

وعلى أية حال فقد ارتبطت العمليات البحرية العثمانية ضد البرتغاليين عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وفي خليج عدن والمحيط الهندي، بفكرة أن عدن هي القاعدة الأساسية من الناحية الاستراتيجية لهذه العمليات، مما أوجب على العثمانيين ضرورة المحافظة على بقائها في أيديهم[2]. ولما ضعف أمر العثمانيين في اليمن وكثرت مشاكلهم فيها استولى على لحج

(1) سياسة بريطانيا في جنوب اليمن: ص 24.

(2) فتح العثمانيين عدن عام 1538م: محمد عبد اللطيف البحراوي رسالة ماجستير قدمت لكلية الآداب بجامعة القاهرة في سنة 1954م، ص1. عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص54.

وعـدن وأبـين سـلاطين يافـع. وفي سـنة 1043هـ/ 1633م جهـز الباشـا قانصـوه يريـد اسـترجاع عـدن فاشـتغل بمحاربـة الأئمـة الزيديـة في تهامـة. وصـار أمـر لحـج وعـدن وأبـين إلى يافـع تـولى أمرهـا الحسـين بـن عبدالقـادر، وفي عـام 1054هـ/ 1644م وصلـت الأجنـاد الإماميـة إلى لحـج وعـدن[1]. وبعـد طـرد جيـوش الأئمـة الزيديـة بقيـت عـدن تحـت سـيطرة شـيخ العبـادل بعـد أن تحالـف مـع جـاره القـوي سـلطان يافـع في سـنة 1735م واتفقـا عـلى أن يتبـادلا معًـا خـراج عـدن بالمناوبـة، وبعـد سـتة أشـهر مـن ذلـك التاريـخ نقـض شـيخ العبـادل تحالفـه مـع سـلطان يافـع وأعلـن نفسـه سـلطانًا مسـتقلًا عـلى لحـج وعـدن[2]. وهكـذا ظلـت عـدن في يـد العبادلـة سـلاطين لحـج، حتـى احتلهـا البريطانيـون في سـنة 1839م.

الهولنديون وعدن

كان البرتغاليـون منـذ أيـام فاسـكو دي جامـا قـد اسـتأثروا دون أيـة منافسـة بالسـيادة عـلى الطريـق البحريـة إلى الهنـد. وتأسسـت الشركـة الهولنديـة للهنـد الشرقيـة سـنة1602م، لكـن لم يكـن مقـدرًا للهولنديـين أن ينشـئوا مـع شـبه جزيـرة العـرب نفسـها علاقـات كتلـك التـي أنشـأها البرتغاليـون، ولم يُرسـل أول مركـب هولنـدي إلى بـلاد العـرب إلا في سـنة 1614م، لأنهـم وجهـوا أولى جهودهـم نحـو بـلاد الهنـد[3]. وقـد وجهـت شركـة الهنـد الشرقيـة الهولنديـة، التـي أسسـها الهولنديـون حينـما بـدأ نشـاطهم الاسـتعماري في أواخـر القـرن

(1) هدية الزمن في أخبار لحج وعدن: ص 101.

(2) المقتطف من تاريخ اليمن، ص94.

(3) اكتشاف جزيرة العرب: ص72، 73.

السادس عشر، وجهت هذه الشركة في سنة 1614م أسطولًا إلى البحر الأحمر يقوده «بيتر نان دين بروك» للحصول على المعلومات اللازمة لتنشيط حركة التبادل التجاري في سواحل البحر الأحمر.

وقد استقبل قائد الأسطول الهولندي استقبالًا طيبًا عندما وصل إلى عدن وقام بإبلاغ حاكمها العثماني بأنه يحمل تصريحًا من الصدر الأعظم يسمح له بحرية التجارة في جميع أجزاء السلطنة العثمانية. غير أن الحاكم العثماني أجابه بأنه مع احتفاظه بالعلاقات الودية بينهما فإن عليه أن يعرض الأمر على الوالي العثماني في اليمن لاستطلاع رأيه. كما أن حاكم عدن العثماني أشار على قائد الأسطول الهولندي بأنه من الأفضل مغادرة الميناء حفاظًا على مشاعر التجار المقيمين في عدن الذين اعتبروا مجيء الهولنديين يشكل خطرًا على مصالحهم. وقد استجاب قائد الأسطول الهولندي لمطلب حاكم عدن وأبحر شرقًا تجاه الشحر حيث استقبل فيها وتمكن من إقامة وكالة هولندية هناك[1].

بريطانيا واحتلالها لعدن

يعود الاهتمام البريطاني بالمنطقة إلى أيام الحروب النابليونية، كجزء من الحملة التي شنتها بريطانيا آنذاك لوقف النفوذ الفرنسي، ووجدت لندن في عدن، وكذلك الخليج، مناطق استراتيجية لحماية المداخل إلى الهند، وازدادت أهمية عدن بالنسبة للبريطانيين حينما أخذت جيوش محمد علي باشا حاكم مصر تتقدم عبر شبه الجزيرة العربية إلى اليمن الشمالي[2].

(1) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص59، 60.
(2) الصراع السياسي في شبه الجزيرة العربية: فرد هوليداي، ترجمة: حازم صاغية، وسعد محيو، دار ابن خلدون بيروت، ط3، 1981م، ص107.

وقد تم النظر إليه من قبل بريطانيا بأعمق الشكوك لأنه لو نجح في غزو جميع شبه الجزيرة العربية ترتب على ذلك تداعيات استراتيجية تحرم البريطانيين من موقع تموين بوقود الفحم في عدن[1]. ولهذا صرخ حاكم بومباي الإنجليزي «بأن مطامح محمد علي التوسعية في الجزيرة العربية يجب أن تُكبح»[2].

ولا يستبعد أن يكون البريطانيون قد استغلوا – في أثناء التسابق بينهم وبين محمد علي للسيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر – حالة الجفوة التي كانت قائمة بينه وبين السلطان العثماني، فبعض المراجع تشير إلى أن رئيس الوزراء البريطاني، عرض على السلطان العثماني أن يوافق على سيطرة البريطانيين على عدن، مقابل دعمهم له في نزاعه مع محمد علي[3]. وبعضها الآخر يرجح فكرة تواطؤ الدولة العثمانية مع البريطانيين للسيطرة على عدن[4].

وفي أثناء التسابق المحموم بين الدول الأوروبية للسيطرة على بلاد الشرق، كان الإنجليز قد قاموا بتأسيس شركة إنجليزية للهند الشرقية مدفوعين إلى ذلك بالسياسة التجارية ذاتها، فأرسلوا في سنة 1609م

(1) جنوب الجزيرة العربية 1959 1967م: ف.إس.شيت، ترجمة: حسين سالم بارباع، مركز الرشيد للتنوير والتدريب والدراسات – عدن، 2014م، ص12.
(2) تجربة الثورة في اليمن الديمقراطية: د.فتحي عبدالفتاح، دار ابن خلدون، بيروت، ط1، 1974م، ص7.
(3) تطور ومسار الحركة الوطنية في اليمن الديمقراطية، عادل رضا، دار الهنا، القاهرة، 1971م، ص58. اتحاد الجنوب العربي، د.محمود علي السالمي: دار الوفاق – عدن، ط1ن 2010م، ص48.
(4) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص152.

السفينتين «الصعود» و «الرجاء الصالح» اللتين بلغتا عدن بعد رحلة استغرقت سنة كاملة[1].

ثم ازداد الاهتمام البريطاني بعدن في أواخر القرن الثامن عشر، وتحديدًا عندما بدأت الحملة الفرنسية للاستيلاء على مصر عام 1798م، حيث شعر البريطانيون في حينها، بأن هذه الحملة إنما جاءت ليس بهدف توسيع مناطق نفوذ الإمبراطورية الفرنسية، وإنما أيضًا بهدف تهديد طرق المواصلات البحرية البريطانية مع الهند، وذلك بمجرد مد السيطرة الفرنسية من مصر إلى مداخل البحر الأحمر الجنوبية، ولمواجهة هذا التهديد قامت بريطانيا بنشاط واسع النطاق مستعينة بقواتها الهندية للسيطرة على المراكز الاستراتيجية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بقصد تأمين حماية عسكرية فعالة للخطوط البحرية البريطانية التي تمر بموازاة الساحل العدني- جنوب مضيق باب المندب وللوقوف في وجه أي محاولة فرنسية للوثوب إلى الهند، وفي 3مايو 1799م قامت باحتلال جزيرة «بريم» (ميون) الواقعة في مضيق باب المندب بين البحر الأحمر وخليج عدن، وذلك باسم شركة الهند الشرقية[2].

إلا أن هذا الرد الاحترازي سرعان ما بدا أنه مبالغ فيه حيث انسحب الفرنسيون من مصر، الأمر الذي شجع البريطانيين على التخفيف من

(1) ملوك شبه الجزيرة العربية: هارولد ف.يعقوب.ك.س.آي، ترجمة: أحمد المضواحي، دار العودة بيروت، 1983م، ص21. اكتشاف جزيرة العرب، ص 73، 74.

(2) الأوضاع السياسية لإمارات الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية: القاهرة، د.سيد نوفل، 1960م، ص50. اليمن الجنوبي من الاستعمار إلى الوحدة: علي الصراف، رياض الرَّيس للكتب والنشر قبرص لندن، ط1، 1992م، ص 27. عدن تحت الحكم البريطاني: ص35.

حدة مخاوفهم، فآثروا سحب قواتهم البحرية من جزيرة «بريم» بعد مرور بضعة أشهر على احتلالها، بعد أن تبين لهم أنه لا يمكن السيطرة على المضائق الجنوبية للبحر الأحمر بواسطة المدفعية الساحلية من الجزيرة، وكذا لرداءة مناخ الجزيرة وعدم وجود مياه صالحة للشرب، الأمر الذي دفع بحكومة الهند البريطانية إلى توجيه اهتمامها إلى المنطقة الساحلية الجنوبية من اليمن، فنجحت في سنة 1802م، في توقيع معاهدة تجارية مع سلطان لحج وعدن[1]. وتعد هذه المعاهدة بداية التدخل البريطاني في شئون عدن، وقد فتحت شهية البريطانيين للتفكير في احتلال عدن.

وفي شهر مارس سنة 1835م قام الضابط البحري البريطاني «هينس» المسؤول عن قيادة السفينة «بالينورس» التي قامت برحلاتها على طول الساحل الجنوبي للجزيرة العربية، بزيارة عدن ضمن الرحلات الاستكشافية، وقد أطنب «هينس» في الحديث عن أهمية ميناء عدن في تقرير بعث به لحكومته فقال:» إن الإمكانات الكبيرة لعدن في إنماء التجارة وتنشيطها، لا يتمتع بمثلها ميناء آخر في شبه الجزيرة العربية، واحتمالات بزوغ شمسها لابد لها من أن تتسبب بسرعة في التقليل من أهمية المخا وموانئ البحر الأحمر الأخرى». كما روّج «هينس» للعقيدة الدينية المسيحية بقوله: «إنه من خلال النفوذ البريطاني ربما انتشر نور الإنجيل بين أولاد إسماعيل، وتمتد فضائل المدنية إلى الدروب التي كانت حتى الآن بعيدة عنا وفي غير متناول أيدينا»[2].

(1) في جنوب الجزيرة العربية: صلاح البكري، مطبعة الحلبي القاهرة، ط1، 1949م، ص15. سياسة بريطانيا في جنوب اليمن، مقدمة المؤلف، ص (ط).

(2) ملوك شبه الجزيرة العربية: ص39.

وسعت بريطانيا إلى الاستيلاء على عدن بالطرق السلمية حتى تحقق غرضين: الأول أن تتلافى استخدام القوة المسلحة وما يستتبع ذلك من تكاليف باهظة، وكذلك زرع الأحقاد بين المستعمرين الجدد وأهل البلاد. وحينما تبينت بريطانيا أنه لا جدوى من محاولة استمالة سلطان عدن وابنه سواء بالترغيب أو التهديد لتنفيذ تحويل عدن إلى ملكية الحكومة البريطانية، اتخذت من غرق سفينة «دوريا دولت» ذريعة لتحقيق أهدافها المرسومة، ووصل هينس إلى عدن وقابل السلطان لأول مرة في 4 يناير 1838م، للمطالبة بتعويض بما لحق بالسفينة وشحنها وركابها وللسعي لشراء عدن حتى يؤمن التجارة البريطانية في البحار الشرقية في المستقبل، وأنكر السلطان أي معرفة بالنهب الذي حدث للسفينة[1].

ورغم ما اتصف به السلطان محسن بن فضل العبدلي سلطان لحج وعدن من مرونة وبعد نظر ومعرفة حقيقية لقوة بريطانيا وسيطرتها على البحار حينذاك؛ فإن موقفه لم يكن يقل عن موقف ابنه أحمد في تمسكه بأرضه ورفضه كل أساليب الإغراء، وتصديه لكل أساليب التهديد والوعيد التي استعملها الضابط البحري البريطاني «هينس» بناء على توجيهات حكومة بومباي. وفي صباح يوم 19 يناير 1839م بدأ الهجوم البحري لاحتلال عدن عندما تقدمت السفن البريطانية «فولاج، كوت، ماهي» وانطلقت القذائف منها في وقت واحد مفاجئ حتى ألحقت الدمار بالقلعة الرئيسة، وأسكتت مدفعية الساحل، وأشعلت الحرائق في أماكن كثيرة. ولقد كانت معظم قذائف المدافع العربية تتجاوز سفن العدو التي كانت ملاصقة

(1) سياسة بريطانيا في جنوب اليمن: ص81، 94.

كثيرًا للجزيرة والساحل، مما جعل هذه القذائف تتجه إلى عرض البحر دون أن تصيبها. بينما استطاعت مدافع العدو وكانت متحركة أن تصوب نيرانها- وهي أسفل القلعة- وتسكت البطارية العربية. وقد دافع العرب ببسالة عن جزيرة صيرة واستمر التراشق عنيفًا بين الجانبين مما اضطر السفينة «ماهي» إلى الاقتراب من جزيرة صيرة حتى أصبحت على بعد خمسين ياردة منها. ورغم تعرضها لقذائف العرب فقد أمكنها أن توجه نيرانها بغزارة مع أقواس النيران المتداخلة والموجهة من السفن الثلاث «فولاج، وكروز، وكوت» البريطانية حتى اضطر العرب إلى التقهقر وترك مواقعهم أمام التركيز المتزايد لنيران العدو عليهم[1].

ولم تسقط عدن إلا بعد أن أروتها دماء شهدائها وبعد مقاومة شديدة ونفاد الذخيرة عن المدافعين. وقد استشهد من أبنائها في أثناء مواجهة الغزو البريطاني 139 شهيدًا، وأصيب خمسة وعشرون آخرون بإصابات خطيرة. بينما بلغت خسائر البريطانيين 15 فردًا بين قتيل وجريح. ولقد شهد «هينس» نفسه ببسالة المقاومة العربية في عدن حينذاك فقال: «لو كانت خطة دفاعهم أحسن تنظيماً مما كانت عليه لأصلونا نارًا حامية، خاصة وأن المدافع التي كانت بحيازتهم كبيرة وتستطيع فيما لو كانت متحركة أن تلحق بالسفن الغازية خسائر فادحة وهي تقترب من جزيرة صيرة»[2].

(1) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص196 197. تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، ص194.

(2) عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر: ص 196197.

وهكـذا تمكـن البريطانيـون مـن السـيطرة عـلى عـدن بالقـوة بعـد أن فشـلت محاولاتهـم للسـيطرة عليهـا باتبـاع أسـاليب الضغـط السـياسي والمنـاورات الحربيـة لإجبـار سـلطان لحـج وعـدن عـلى التنـازل عنهـا دون جـدوى. ولسـوف تتخـذ بريطانيـا مـن وجودهـا في عـدن بعـد احتلالهـا بـؤرة أو مركـزًا لرسـم السياسـة البريطانيـة التـي تسـتهدف السـيطرة عـلى منطقـة البحـر الأحمـر، لتحافـظ عـلى بقـاء هـذا الشريـان الحيـوي للمواصـلات الدوليـة في يدهـا، ولتضـع حـدًا لأي تنافـس يهـدد مصالحهـا، سـواء كان هـذا التنافـس مـن قبـل أهـالي المنطقـة ذاتهـا، أو مـن قبـل القـوى الكـبرى الطامعـة فيهـا.

واعتـبر احتـلال عـدن أول درة في جبـين تـاج الملكـة فيكتوريـا. وكذكـرى لمقاومـة عـدن للاحتـلال البريطـاني أهديـت للملكـة البريطانيـة ثلاثـة مدافـع نحاسـية مـن المدافـع التـي اسـتخدمت في معركـة صـيرة دفاعًـا عـن عـدن، وفيـما بعـد وضعـت تلـك المدافـع في بـرج لنـدن. ومـن نحـاس هـذه المدافـع كانـت تصنـع الميداليـات البريطانيـة التـي تمنـح تقديـرًا للخدمـات العسـكرية الممتـازة في سـبيل الإمبراطوريـة البريطانيـة[1].

الخلاصة

خلاصـة القـول إن عـدن بموقعهـا الاسـتراتيجي وميناءهـا الممتـاز بقـدر مـا كان مصـدر تطـور وازدهـار اقتصـادي وتجـاري لهـا ولمحيطهـا المجـاور، فإنهـا أيضًـا قـد جنـت بسـبب ذلـك العديـد مـن الأخطـار وكانـت عرضـة لأطـماع وحمـلات العديـد مـن الـدول في مختلـف العصـور، ولم تسـلم مـن النهـب والخـراب والدمـار، كـما ارتبـط تاريـخ عـدن أيضًـا بتاريـخ الركـن الجنـوبي

(1) التاريخ العسكري لليمن 1839 1967م: سلطان ناجي، ص15.

الغـربي للجزيـرة العربيـة، وقـد اسـتمر هـذا الركـن عرضـة لتغـيرات متتابعـة نتيجـة لمـا يحـدث فيـه مـن اضطرابـات داخليـة، ومـا طـرأ عليـه مـن مؤثـرات خارجيـة. وظلـت عـدن مركـزًا للسـيطرة عـلى هـذا الجـزء كلـه، ممـا جعلهـا أول نقطـة يحـرص الفاتحـون الجـدد للسيطرة على الاسـتيلاء عليهـا والتحصـن فيهـا، كـما كانـت آخـر نقطـة يحـرص المغلـوب عـلى التشـبث بهـا والدفـاع عنهـا حتـى يضطـر لتسـليمها إذا فرضـت عليـه المقاديـر ذلـك.

ومـا يـزال مينـاء عـدن محافظًـا عـلى كيانـه وعـلى أهميتـه في العـالم السـياسي والحـربي والاقتصـادي حتـى اليـوم، وذلـك بفضـل مكانـه الحصـين وإشرافـه عـلى المحيـط في مـكان مـشرف عـلى بـاب المنـدب مفتـاح البحـر الأحمـر، وعـلى السـاحل الإفريقـي، والبحـر العـربي.

أثر النشاط البحري في تنوع التركيبة السكانية لمدينة عدن
القرن السادس إلى التاسع الهجريين
الثاني عشر إلى الخامس عشر الميلاديين

د. طه حسين عوض هديل
أستاذ التاريخ الإسلامي وحضارته المشارك

المقدمة

مُيزت مدينة عدن عبر التاريخ بموقعها الاستراتيجي البحري المهم الذي أعطى لها خصوصية قد لا نجدها في العديد من مدن جنوب الجزيرة العربية، وقد حمل البحر لهذه المدينة بحكم موقعها خيرات لا تحصى ولا تُعد، لما ربطها من صلات تاريخية مع أمم وشعوب العالم المختلفة منذ التاريخ القديم، وخلال الحقبة الإسلامية التي جعلت من عدن طريقًا بحريًا للتجار والحجاج والمسافرين بحرًا إلى شمال الجزيرة العربية، ومنها إلى بلاد الشام ومصر والعكس.

وعلى ما يبدو، أن تحول عدن إلى مدينة تجارية نشطة، ومنطقة علم ومعرفة ذاع صيتها بين أقطار العالم الإسلامي كان لهُ دور كبير في زيادة عدد الوافدين إليها برًا وبحرًا، كما كان سببًا في تنوع تركيبتها السكانية خلال مراحل التاريخ المختلفة، لاسيما بعد أن زادت شهرتها التجارية كمنطقة لتصريف البضائع الصادرة، ومحطة ترانزيت للسفن المسافرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي إلى مناطق الثقل التجاري في ذلك الوقت، كمناطق ساحل شرق أفريقيا، ومصر، وجنوب شرق آسيا، والهند، وعُمان وغيرها.

وعلى الرغم من تنوع منافذ هذه المدينة البرية والبحرية التي وفد إليها العديد من الناس على اختلاف طبقاتهم وتنوع أجناسهم إلا أن ما يهمنا هنا في هذا البحث هو التركيز على الوافدين إلى عدن عبر البحر الذي يُعد من أهم المنافذ التي قدم عبرها الكثير من الناس بين تاجر وحاج ومسافر وعالم وطالب علم وعابر سبيل وطالب رزق وغيرهم.

وعلى أية حال، فقد كان من بين أهم الأسباب التي دفعتني للكتابة في هذا الموضوع رغبتي في التعرف على أثر النشاط البحري في تنوع التركيبة السكانية، التي تكونت منها طبقات المجتمع العدني في المدة من القرن السادس إلى التاسع الهجريين/ الثاني عشر إلى الخامس عشر الميلاديين، لاسيما القادمة عبر البحر، وهل كان لتلك التركيبة أثر كبير وواضح على السكان الأصليين للمدينة من ناحية الهوية العدنية، والنشاط في مختلف مجالات الحياة العامة والخاصة، فضلاً عن اندماجهم بين أفراد المجتمع في مدينة عدن.

ولتحقيق الهدف المنشود قمت بتقسيم هذه الدراسة إلى مقدمة، وأربعة مباحث رئيسة، تناولت في المبحث الأول منها جغرافية مدينة عدن، وأهم سكانها الأصليين، وأفردت المبحث الثاني لدراسة عوامل الهجرات البشرية المستمرة إلى عدن في العصر الإسلامي، وتطرقت في المبحث الثالث لمعرفة التركيبة السكانية لعدن، وأهم الوافدين إليها بحرًا، ودرست في المبحث الرابع دور الوافدين بحرًا في تشكيل طبقات المجتمع العدني وفئاته، لمعرفة مدى نسبة التعايش بين أهالي عدن والقادمين إليها، وإسهامهم في المجتمع العدني، وأنهيت دراساتي هذه بخاتمة لخصت من خلالها أهم النتائج والاستنتاجات التي توصلت إليها.

المبحث الأول
جغرافية مدينة عدن وأهم سكانها الأصليين

من الطبيعي جدًا عند الحديث عن تركيبة عدن السكانية لاسيما الوافدين إليها بحرًا لابد أولًا من دراسة جغرافية المنطقة، ومن سكنها سابقًا من السكان الأصليين، لمعرفة هل عدن كانت منطقة آهلة أو أنها كانت منطقة خالية من السكان، فنزلها أقوام جاءوا عبر البحر ليكونوا هم سكانها الأصليين، وهو ما دفعنا إلى ضرورة تتبع المصادر التي كتبت عن جغرافية عدن البيئية والسكانية، لمعرفة الأقوام التي سكنتها رغم بيئتها الصعبة، ومعرفة المناطق المحيطة بها.

1- طبيعة عدن الجغرافية والبيئية

شهدت عدن خلال تاريخها الطويل تنوعًا ملحوظًا في تركيبتها السكانية التي تكونت منها باقي طبقات المجتمع العدني وفئاته المختلفة، مع ما تميزت به المدينة من صعوبة في طبيعتها الجغرافية التي يصفها بعض المؤرخين بصفات تجعل المتمعن فيها يشعر بصعوبة العيش فيها لانغلاقها بسبب ما كان يحيط بها من جبال عزلتها عن محيطها الخارجي الذي يربطها ببقية مناطق اليمن وشمال الجزيرة العربية، إضافة إلى أسباب أخرى، حيث تصفها بعض هذه المصادر؛ بأنها منطقة مغلقة محاطة بالجبال من ثلاث جهات، وكان متنفسها الوحيد هو البحر، وجزيرة أو جبل صيرة في جنوبها[1]، في حين يصفها المؤرخ والجغرافي الهمداني المتوفى

(1) اليعقوبي، أحمد بن يعقوب بن واضح (ت: 282هـ/ 895م)، كتاب البلدان، منشور ضمن كتاب الأعلاق النفيسة لابن رسته، نشره دي جويه، مطبعة: بريل، ليدن، 1891م، ص319؛ الشمري، محمد كريم، عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية 476 – 627هـ/ 1083 – 1229م، دار جامعة عدن، عدن، 2004م، ص67.

سنة 360هـ/ 970م[1]، بقوله: «ساحل يحيط به جبل، لم يكن فيه طريق، فقطع في الجبل باب بزبر الحديد، وصار لها طريقًا إلى البر».

ويقدم لنا الرحالة ابن بطوطة[2] الذي زار عدن وشاهدها على الطبيعة فكرة بسيطة عن طبيعة الغطاء النباتي والمائي لعدن، مع وصف لأجوائهاالطبيعية الصعبة، مشيرًا إلى أنها مدينة لا زرع بها، ولا شجر، ولا ماء، وشديدة الحر، وأن أهلها يحصلون على الماء من صهاريج وجدت في المدينة، أو يجلبونه من مناطق بعيدة، وفي أحيان كثيرة يمنعه العرب من القبائل المحيطة بعدن لابتزاز أهلها.

والمتطلع لهذا الوصف يستطيع أن يلحظ أن عدن منذ مدة زمنية قديمة سابقة لزمن الهمداني كانت منطقة مغلقة صعبة العيش، ومحاطة بالجبال، ليس لها طريق يُمكِّن الناس من الدخول إليها برًا؛ إلا عبر البحر، أو عبر جبالها العالية، وهو ما يضعنا في حيرة حول أول من سكنها، وأقام فيها؟ مع أن جميع المصادر التاريخية التي دونت لتاريخ عدن خلال الحقبة القديمة والإسلامية أظهرتها كمدينة ذات أعراق وأجناس مختلفة، مما يجعل القارئ لتاريخها في حيرة من أمره حول سكانها الأوائل! أو أول من قدم إليها!

وللإجابة على هذا السؤال؛ لابد أولًا من التعرف على المناطق

---

(1) أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب، صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، ط1، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1410هـ/ 1990م، ص94.

(2) أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي (ت: **779هـ/ 1377م**)، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار المعروفة برحلة ابن بطوطة، ج1، قدم له وحققه: محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعدّ فهارسه: مصطفى القصاص، ط1، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ/ 1987م، ص260.

المجاورة لعدن، لما كان لها من أهمية في ربط سكان هذه المناطق بأهالي عدن الأصليين، علماً بأن المناطق المحيطة بعدن تميزت بتوفر مياهها، وكثرة زرعها، وسكانها من القبائل المختلفة التي تُعد -من وجهة نظرنا- الأساس الأول في البنية السكانية لهذه المدينة التاريخية القديمة[1]، مع ما عُرفت به عدن من تنوع في سكانها، وتعدد أجناسهم بحكم موقعها البحري الذي كان سببًا في توافد الناس إليها عبر مراحل التاريخ المختلفة إلى جانب سكانها الأصليين.

2- المحيط الجغرافي لعدن وسكانها الأصليين

ارتبطت عدن عبر التاريخ بعدد من المناطق المحيطة بها التي كانت تعد من أريافها، والأساس في دعمها وتموينها بالماء والزرع والغذاء، ونتيجة لما كان بينهما من صلات مختلفة ارتبط اسم عدن باسم بعض هذه المناطق، كما كان من أبين التي ما عُرفت إلا بعدن، حيث اكتسبت شهرتها منها، فعرفت بعدن أبين[2].

وإضافة إلى ذلك، شكلت منطقة لحج إلى جانب أبين أحد الأرياف المهمة المرتبطة بعدن، لاسيما وأنها منطقة زراعية اشتهرت بطبيعتها الخلابة وبساتينها الغناء، ومياهها التي كانت تمتلئ بها آبارها ووديانها، كما عرف أيضًا عن أبين، ويصف لنا صاحب كتاب: المعالم الجغرافية الواردة في السيرة النبوية[3] الصلة بين الثلاثة المناطق عدن، وأبين، ولحج،

(1) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص94 - 95.

(2) أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي (ت: 626هـ/ 1228م)، معجم البلدان، دار الفكر، بيروت د. ت، ج1، ص86.

(3) البلادي، عاتق بن غيث بن زوير، دار مكة، مكة، 1402هـ/ 1982م، ص15.

وكأنها منطقة واحدة أو من ضواحيها بقوله: «وكان أبين فيما يبدو إقليماً واسعًا، وكأنه الزاوية الجنوبية الغربية من اليمن، أي منطقة لحج وعدن وما حولها، لأن عدن كانت تدعى «عدن أبين» لشهرة أبين ووقوع عدن فيه أو بجواره».

ومما يؤكد لنا التداخل الجغرافي والسكاني لعدن مع بقية المناطق المحيطة بها لاسيما أبين ولحج ما جاء به الحسن بن أحمد الهمداني[1] من وصفه للثلاث المناطق (عدن، وأبين، ولحج)، وكأنها في ركن واحد، فيقول في ذكر هذه المناطق المتجاورة: «عدن جنوبية تهامية، وهي أقدم أسواق العرب، وهي ساحل يحيط به جبل لم يكن فيه طريق، فقطع في الجبل باب بزبر الحديد، وصار لها طريقًا إلى البر ودربًا، ومورردها ماء يقال له الحيق أحساء في رمل في جانب فلاة إرم، وبها في ذاتها بؤور ملح وشروب، وسكنها المربون والحماحميون والملاحيون، والمربون يقولون إنهم من ولد هارون، ومن أهل عدن بن مناذر الشاعر وابن أبي عمر المحدث، ولحج بها الأصابح وهم ولد أصبح بن عمرو بن حارث ذي أصبح بن مالك بن زيد بن الغوث بن سعد بن عوف بن عدي بن مالك بن زيد بن سدد بن زرعة وهو حمير الأصغر، وأبين وبها مدينة خنفر والرواغ، وبها بنو عامر من كندة قبيلة عزيزة»، وفي موضع آخر يقول: «عدن أبين بين المربين والحماحميين والملاحيين، لحج وأبين بين الأصالج وبني عامر».

ومما لا يدع مجالًا للشك، أن هذه التسميات لهذه القبائل والجماعات هي أول من سكن عدن أو أقام حولها، في حين قد يكون أول من

(1) صفة جزيرة العرب، ص94 - 95.

استوطن سواحل عدن هم الصيادون[1] القادمون من المناطق المحيطة بعدن، أو المناطق الأفريقية القريبة من عدن التي لم يكن يفصلها عن سواحل عدن سوى مياه البحر الأحمر ومضيق باب المندب. في حين يقدم لنا ابن المجاور[2] صورة للتركيبة السكانية لمن سكن عدن خلال مدة الدراسة موضحًا لنا حجم التنوع في تلك التركيبة التي جمعت بين السكان الأصليين من القبائل اليمنية والعربية وبين الوافدين من مختلف البلاد الإسلامية وغيرها، ويقول في ذلك: «وغالب سكان البلد عرب مجمعة من الإسكندرية، ومصر، والريف، والعجم، والفرس، وحضارم، ومقاديشة، وجبالية، وأهل ذبحان، وزيالع، ورباب، وحبوش، وقد التأم إليها من كل بقعة ومن كل أرض، وتمولوا فصاروا أصحاب خير ونعم، وغالب أهلها حبوش و برابر».

ومن خلال كل ذلك يمكن القول، إن عدن عرفت بسكانها الأصليين الذين جاءوا من المناطق المحيطة بها، وعاشوا فيها إلى جانب من وفد إليها من مناطق اليمن المختلفة من أبين، ولحج، وحضرموت، وتهامة، واليمن الأعلى، والأوسط، والذين قدم بعضهم عن طريق البر، وبعضهم عن طريق البحر، وهو ما يجعلنا نبحث عن العوامل التي أدت إلى قيام كل هذه الهجرات إلى هذه المدينة التي كانت تفتقر إلى أبسط مقومات الحياة من ماء وطعام وغيره، وهو ما حاولنا دراسته في المبحث الثاني.

(1) ابن بطوطة، تحفة النظار، ج1، ص260.

(2) جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد (ت: 690هـ/ 1291م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستنصر، اعتنى بتصحيحها: أوسكر لو فقرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ/ 1986م، ص134.

المبحث الثاني
عوامل الهجرات البشرية المستمرة إلى عدن

تصف بعض المصادر التاريخية عدن بصفات توحي بأنها مدينة صغيرة غير آهلة للعيش فيها، والبقاء لمدة زمنية طويلة، على اعتبار أنها فقط منطقة سفر ومرور سوءًا إلى أقاليم العالم المختلفة أو إلى داخل بلاد اليمن، ومنها إلى شمال الجزيرة العربية، ومع ذلك ميزت بشهرتها التي لم تصل إليها أي مدينة يمنية، ويورد ابن حوقل النصيبي[1] إشارة يبين لنا فيها مدى صغر هذه المدينة، وفي الوقت نفسه يوضح سبب شهرتها عن سائر مدن اليمن الأخرى، فيقول في ذلك: «وعدن مدينة صغيرة، وشهرتها لأنَّها فرضة على البحر ينزلها السائرون في البحر، وباليمن مدن أكبر منها ليست كشهرتها»، كما يصفها ابن بطوطة[2] بصفات تدل على أنها منطقة لا ماء فيها ولا زرع ولا لطافة في جوها الذي وصف بالحار، ومع كل ذلك توالت الهجرات إلى هذه المدينة عبر مراحل التاريخ المختلفة، وقد حاولنا البحث والاطلاع والقراءة المكثفة لمعرفة العوامل التي دفعت الناس للقيام بمثل هذه الهجرات المختلفة إلى عدن، والتي كانت سببًا رئيسًا في تنوع تركيبتها السكانية، ومن هنا فقد توصلنا إلى عدد من العوامل منها:

1- موقع عدن الاستراتيجي

تميزت مدينة عدن بموقعها الاستراتيجي المهم الواقع على خطوط الملاحة الدولية، والذي أعطى لها خصوصية ميزتها عن غيرها من مدن المنطقة، فقد شكل البحر أحد الخطوط الرئيسة التي ربطت عدن بمحيطها

(1) أبو القاسم محمد بن علي الموصلي الحوقلي البغدادي (ت: 367هـ/ 977م)، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة للطباعة والنشر، بيروت، 1992م، ص41.
(2) ابن بطوطة، تحفة النظار، ص260.

الدولي، باعتبارها المركز الرئيس للتجارة بين الهند وشرق أفريقيا ومصر، كما ساعدت شهرة مينائها في التحكم بمدخل البحر الأحمر، ومراقبة السفن التجارية المارة في سواحل خليج عدن، في حين أهلت بموقعها هذا لتكون محطة تجارية للعديد من البلدان لوقوعها على الطريق التجاري بين البحر المتوسط والشرق الأقصى، فكانت السلع التجارية الشرقية تنقل منها عبر البحر الأحمر إلى الموانئ المصرية، ومنها إلى البحر المتوسط وصولاً إلى موانئ أوروبا[1].

وفي الوقت نفسه، زادت ظروف البحر والسفر ومواسم الرياح الشديدة، والحاجة إلى التزود بالماء والغذاء، من أهمية موقع عدن البحري بالنسبة للسفن المبحرة والقادمة من مسافات بعيدة مثل: الهند، والسند، والصين، وفارس، والحبشة، والزنج، وعُمان، والبحرين، وغيرها، والمتجهة عبر البحر الأحمر إلى مصر وسواحل شمال البحر المتوسط (أوروبا) والعكس، إذ أجبرت هذه الظروف ربابنة السفن وبحارتها على الوقوف في ميناء عدن للراحة حتى يتم انقضاء بعض مواسم الرياح التي قد تعيق سفرهم، مما جعل من عدن مرفأ حط وإقلاع للسفن المارة بسواحله أو الراسية فيها، وموقع لنزول بعض البحارة الذين فضل بعضهم البقاء فيها لأوقات تفاوتت بين الطويلة والقصيرة[2].

(1) القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي (ت: 821هـ/ 1418م)، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ج3، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه: نبيل خالد الخطيب، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ/ 1987م، ص468 – 469، 470.

(2) ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت: 749هـ/ 1348م)، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار (القسم الخاص بمملكة اليمن)، حققه وقدم له: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، 1987م، ص53؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج5، ص10.

2- بروز عدن كمنطقة تجارة ورزق

مما لا شك فيه أن شهرة مدينة عدن التجارية وذيوع صيتها التجاري انعكس بشكل إيجابي على سمعة المدينة وأهلها، وما كانوا يمتلكونه من أموال وعقارات كان سببها الخيرات التي كانت تأتي عن طريق البحر، ويقدم لنا المؤرخ والجغرافي المقدسي[1] الذي زار عدن وعاش فيها مدة من الزمن معلومات قيمة عن عدن وخيراتها وسمعتها الطيبة التي كانت معروفة في ذلك الحين، فيقول في ذلك: «ومن أراد التجارة فعليه بعدن أو عمان أو مصر»، ويقول في موضع آخر: «دخلت عدن فسمعت أن رجلاً ذهب بألف درهم فرجع بألف دينار، وآخر دخل بمائة فرجع بخمسمائة، وآخر بكندر فرجع بمثله كافورًا طلبت نفسك التكاثر قلت أرجو أن يعصم الله»[2].

كما كان لما اشتهرت به عدن وأكثر أهلها والوافدون إليها من توافر لفرص العمل وسهولته، وحسن مستواهم المعيشي، وغناءهم في المال، وعظيم ما امتلكه بعضهم من أموال وأملاك بفعل عملهم في البحر والتجارة، كان له كبير الأثر في أن يذاع صيتها بين دول المنطقة، ومناطق الثقل التجاري في العالم، لدرجة أن تتوالى المصادر التاريخية التي عاصر مؤرخوها هذه المرحلة عملية وصف لهذه المدينة، وما كان لأهلها لاسيما العاملين في البحر منهم من ثروات يجنون أرباحها من وراء عملهم هذا،

---

(1) محمد بن أحمد (ت: 380هـ/ 990م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق: غازي طليمات، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق، 1980م، ص82.

(2) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص109.

ليكـون منهـم التجـار الكبـار مـن أصحـاب الأمـوال الطائلـة، والأمـلاك الواسـعة، العقـارات المختلفـة، والسـفن الكبـيرة بكافـة أحجامهـا وأنواعهـا وطواقمهـا وعمالها وأحمالهـا، فضـلاً عـن عمـل مـن تبقـى مـن أهـل عـدن في الأعـمال المختلفـة المرتبطـة بالبحـر، مثـل: الحمالـة والصيـد وغـيره[1]، ليحيـا الجميع دون أن يكـون بينهـم محتـاج، أو عاطـل عـن العمـل أو متسـول، ليكـون هـذا أحـد النعـم التـي أنعـم بهـا البحـر عـلى أهـل مدينـة عـدن عـبر التاريـخ.

لهـذا، كان البحـر سـببًا رئيسًـا في شـهرة مدينـة عـدن، وغناء أهلهـا، وربطهم بالعـالم الخارجـي، علـماً بـأن ذلـك الارتبـاط لم يكـن موقتًـا، بـل يـكاد يكـون بشـكل يومـي أو أسـبوعي كـما تصـف ذلـك بعـض المصـادر التاريخيـة التـي عـاصر مؤرخيهـا الحـدث، ويعـد المـؤرخ العلامـة ابـن فضـل الله العمـري[2] مـن أكثـر مـن قـدم لنـا وصفًـا دقيقًـا لذلـك الارتبـاط، ولحركـة الملاحـة البحرية في سـواحل عـدن في العـصر الإسـلامي، ومـا كان يفـد إليهـا مـن أقـوام وأجنـاس مـن مختلـف بـلاد العـالم للحصـول عـلى الـرزق الوفـير، موضحًـا أن ذلـك التواصـل يـكاد يكـون منتظـماً ولا يخلـو يـوم دونـه، مما يوحـي إلينـا بمـدى التنـوع البشـري الـذي كان يدخـل مدينـة عـدن بشـكل مسـتمر، لما كان يصـل إليهـا مـن أمـم مختلفـة عـاش أكثرهـا عـلى التجـارة وأعـمال البحـر، حتـى إنـه يقـول في ذلـك: «إليهـا مجمـع الرفـاق، وموضـع سـفر الآفـاق، يحـط بهـا مـن الصـين، والهنـد، والسـند، والعـراق، وعُـمان، والبحريـن، ومـصر، والزنـج، والحبشـة، ولا يخلـو أسـبوع بهـا مـن عـدة تجـار وسـفن، وواردين وبضائـع

(1) ابن بطوطة، تحفة النظار، ج1، ص260.
(2) مسالك الأبصار، ص175.

شتى ومتاجر، والمقيم بها في مكاسب وافرة وتجائر مربحة، ولا يبالي بما يغرمه بالنسبة إلى الفائدة، ولا يفكر في سوء المقام لكثرة الأموال النامية».

ويصف ابن بطوطة[1] حجم النشاط التجاري على سواحل مدينة عدن، وما كان يصلها من سفن وخيرات وأرزاق وأجناس جاءت تبحث عن الثروة والمال، فيقول في ذلك: «وهي مرسى أهل الهند، تأتي إليها المراكب العظيمة من كنبايت، وتانه، وكولم، وقالقوط، وفندراينه، والشاليات، ومنجرور، وفاكنور، وهنور، وسندابور، وغيرها، وتجار الهند ساكنون بها، وتجار مصر أيضًا، وأهل عدن ما بين تجار، وحمالين، وصيادين للسمك، وللتجار منهم أموال عريضة، وربما يكون لأحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه لا يشاركه فيه غيره لسعة ما بين يديه من الأموال، ولهم في ذلك تفاخر ومباهاة».

ونصل هنا إلى خلاصة، أنه كان للسمعة الطيبة التي اكتسبتها مدينة عدن، وما اشتُهر عن خيرات بحرها، ونعم العيش فيها، ومكاسب تجارتها دورًا كبيرًا في أن تزداد حركة الهجرة إليها عبر التاريخ لتكون بذلك مكانًا لتجمع بشري اختلفت فيه الأعراق، والأديان، والألوان، واللغات.

3- وقوعها على طريق الحج

من الأمور التي ميزت مدينة عدن عن غيرها من المدن الساحلية وموانئ جنوب الجزيرة العربية، أنها كانت محطة بحرية لتجمع حجاج بيت الله الحرام القادمين من مختلف البلاد الإسلامية، والمنطلقين شمالًا إلى مكة، عبر طريقين الساحلي الذي يمر بمدينة زبيد، والجبلي الذي

---

(1) تحفة النظار، ج1، ص260.

يمر عبر مدينة صنعاء[1]، وهناك العديد من الإشارات التي تؤكد أهمية عدن في مثل هذه المواسم، وما كانت تشهده من حركة بشرية وتجارية لما كان ينزل بها من حجاج، فضل بعضهم العيش في عدن بعد العودة من موسم الحج لما وجد فيها من مقومات الحياة والعيش، ويبين لنا المؤرخ والجغرافي أبو الحسن المغربي[2] أهمية عدن في مثل هذه المواسم باعتبار أنها من بين أهم محطات الحجيج بالنسبة للقادمين من مناطق أفريقيا المختلفة لاسيما القادمين عبر ميناء زيلع بقوله: «من مدن الحبشة المشهورة بلاد الزيلع، وأهلها مسلمون يكثرون الحج والتردد إلى ساحل عدن وزبيد، وهي محل حطّ وإقلاع، ومنها يتوزع رقيق الحبشة على بلاد الإسلام الساحلية، وموضعها على ركن من البحر ينتهي إليه عرض طرفه الغربي والشمالي، حيث الطول ست وستون درجة، والعرض إحدى عشرة درجة غير دقائق».

وتوثق لنا بعض المصادر التاريخية أسماء لبعض الشخصيات ذات الأهمية التي نزلت بعدن كمحطة أولية للحج، وما كان لذلك النزول من تأثير على المدينة وأهلها والقادمين إليها، أمثال الفقيه أبو عبد الله محمد بن خضر بن غياث الدين محمد بن مشيد الدين الكابُلي الدفوي القرشي

(1) هُديل، طه حسين عوض، أثر الموانئ الأفريقية في تسهيل الحج خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي عيذاب وزيلع أنموذجًا، بحث مقدم للمؤتمر الدولي: ((طرق الحج في أفريقيا)): مركز البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة أفريقيا العالمية – السودان (الخرطوم)، في المدة من 28–29 نوفمبر 2016م، ص12 – 21.

(2) أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد (ت: 685هـ/ 1286م)، كتاب الجغرافيا، حققه، ووضع مقدمته، وعلق عليه: إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، بيروت، 1970م، ص99.

الزبيري الذي دخل عدن بحرًا سنة 793هـ/ 1390م في طريقه إلى الحج قدامًا من بلاد خراسان عبر الخليج العربي وبحر العرب نزولاً بعدن[1].

وفي القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي وفد إلى مدينة عدن سنة 841هـ/ 1437م نحو أربعين من طلبة العلم القادمين من شيراز مع شيخهم العلامة إمام الدين عبد الله الشيفكي الشيرازي (ت: 850هـ/ 1446م) في طريقهم إلى الحج[2]، وإذا نظرنا إلى هذا العدد الكبير الذي نزل في ميناء عدن، وبقي في المدينة مدة من الزمن يؤكد لنا مدى حالة الانتعاش الذي ممكن أن تعيشه المدينة بوجود مثل هؤلاء الذين قد يفضل بعضهم البقاء في عدن إذا ما طاب له المقام فيها، ووجد مبتغاه بين أهلها، وهو ما يؤكد لنا أن موقع عدن على طريق الحج كان سببًا للهجرة إليها واستقرار بعض الحجاج فيها لاسيما حجاج المناطق البعيدة في أفريقيا وغيرها الذين فضلوا البقاء في عدن، وتزوجوا منها وظهرت لهم ذرية أصبحت ذات هوية عدنية.

4- شهرتها العلمية

عُرفت عدن في العصر الإسلامي بأنها كانت قبلة للعلماء وطلابهم الذين كانوا يتوافدون إليها لتلقي العلم أو السماع أو الحصول على الإجازات العلمية (الشهادات) من قبل كبار علمائها الذين ذاع صيتهم في الآفاق خلال مدة الدارسة وما قبلها، علماً بأن عدن اشتهرت خلال تلك

(1) بامخرمة، عفيف الدين أبي محمد الطيب بن عبدالله بن أحمد (ت: 947هـ/ 1540م)، تاريخ ثغر عدن، مطبعة: بريل، ليدن، 1936م، ج2، ص214 - 215.

(2) البريهي، عبد الوهاب بن عبد الرحمن (ت: 904هـ/ 1498م)، طبقات صلحاء اليمن المعروف بتاريخ البريهي، تحقيق، عبدالله محمد الحبشي، ط2، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1414هـ/ 1994م، ص350.

المدة الزمنية بمدارسها الشهيرة، ومساجدها العريقة التي كانت ليست فقط دورًا للعبادة أو لدراسة مختلف أنواع العلوم؛ بل مجمعات وجد فيها طلاب العلم القادمون من دخل اليمن أو خارجها كل سبيل الراحة من سكن وغداء ولباس، وغيره من المغريات التي دفعت العديد من هؤلاء العلماء وطلابهم إلى ركوب البحر والدراسة في عدن[1]، مع تفضيل بعضهم البقاء فيها والعيش في مجتمعها البسيط والمتواضع، ليصبحوا فيما بعد جزءًا من هذا المجتمع العدني.

وفي الوقت نفسه، قدم العديد من أهل العلم وطلابه إلى مدينة عدن للقاء بعض كبار العلماء الذين كانوا يصلون إلى عدن بحرًا من مختلف أقاليم العالم الإسلامي، مثلما يذكر عن الفقيه أبو الذبيح إسماعيل بن أحمد بن دانيال القلهاتي الذي قدم عدن بحرًا سنة 718هـ/ 1318م، من بلاد هرموز برفقة العديد من طلابه وفقهاء الصوفية، ويذكر الجندي[2] أنه اجتمع به، ووجد فيه عالمًا في الفقه والنحو واللغة والحديث، وقرأ عليه العديد من الكتب في اللغة والأدب والفقه وغيرها، كما تجمع حوله طلبة العلم، وتسابق العلماء للقائه لما اشتهر به، فكان من أكثر من استفاد منه أهل عدن وغيرها من مناطق اليمن المختلفة والوافدين إليها.

(1) عن بعض مدارس عدن ومساجدها التعليمية التي اشتهرت خلال تلك المدة الزمنية، والوافدين إليها من علماء وطلاب جاءوا عن طريق البحر، انظر: بلعيد، محمد منصور علي صالح، عدن في عصر الدولة الرسولية (629-858هـ/ 1231-1454م) دراسة تاريخية حضارية، دار الوفاق، ط1، عدن، 1433هـ/ 2012م، ص292 - 401.

(2) أبو عبد الله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب (ت: 732هـ/ 1331م)، السلوك في طبقات العلماء والملوك، ج2، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط2، صنعاء، 1416هـ/ 1995م، ص149، 437 - 438.

لم تكـن تلـك الأمثلـة إلا أنموذجًـا لبعـض العوامـل التـي دفعـت الكثـير مـن النـاس إلى الرحيـل إلى عـدن والبقـاء فيهـا لأوقـات مختلفـة، مـع بقـاء بعضهـم فيهـا، والعيش بـين أهلهـا بعدمـا وجـدوا فيهـا التسـامح والاسـتقرار والراحـة النفسـية التـي قـد لا يجدونهـا في العديـد مـن المـدن السـاحلية في اليمـن أو غيرهـا مـن بـلاد العـالم الإسـلامي وغـيره، علـماً بـأن كل هـؤلاء كانـوا بالإضافـة إلى سـكانها الأصليـين هـم أسـاس تركيبتهـا السـكانية التـي تكونـت منهـا كل طبقـات المجتمـع العـدني وفئاتـه.

المبحث الثالث
أثر الوافدين بحرًا في التركيبة السكانية لمدينة عدن

كان لموقـع عـدن البحـري أثـره الكبـير في توافـد العديـد مـن النـاس إليهـا، ومـن مختلـف البـلاد التـي ارتبطـت معهـا بعلاقـات تجاريـة أو علميـة، وقـد استهبت المصـادر التاريخيـة التـي أشـارت إلى عـدن في ذكـر مـا كان يصـل إلى مينـاء هـذه المدينـة مـن سـفن كان مصدرهـا موانـئ الثقـل التجـاري في آسـيا أو أفريقيـا وغيرهـا، ومـن خـلال تلـك الإشـارات يتبـين لنـا أن تلـك السـفن كانـت سـببًا في هجـرة العديـد مـن أهـالي تلـك المناطـق وتجارهـا وعلمائهـا، ونقلهـم للعيـش بعـدن أو مزاولـة التجـارة أو تلقـي العلـم فيهـا وغـير ذلـك، وشـكل مـن بقـي مـن تلـك الجماعـات في عـدن جـزءًا لا يتجـزأ مـن سـكانها إلى جانـب أهلهـا الأصليـين مـن الصياديـن والتجـار وغيرهـم، ممـا جعلهـا مدينـة تمتـاز بتنوعهـا العرقـي والدينـي، فـكان منهـم العـربي والأعجمـي، والأبيـض والأسـمر، والمسـلم والذمـي، مـع تعايشـهم السـلمي طـوال مـدة الدراسـة، دون أن توثـق لنـا المصـادر أي خلافـات بينهـم عرقيـة، أو دينـة، أو مذهبيـة، وممـا لا شـك فيـه أن البحـر كان المنفـذ الرئيـس لمعظـم تلـك الجماعـات

التي دخلت عدن من العرب والعجم، أو حتى من أبناء بعض المناطق الساحلية الواقعة على الشريط الساحلي لبحر العرب في الجنوب الشرقي من الجزيرة العربية لاسيما من مناطق حضرموت وغيرها، فكانوا أساس التركيبة الاجتماعية للمدينة عبر التاريخ، وقد حاولنا هنا رصد أهم تلك الجنسيات من غير أهل اليمن وجنوب الجزيرة العربية التي دخلت عدن، وعاشت فيها، وكانت أساس تركيبتها السكانية، فكان أهمها:

1- المصريون

ارتبطت مدينة عدن بعلاقات تجارية واجتماعية قديمة بأهل مصر كان مصدرها البحر والملاحة البحرية، ويذكر لنا ابن المجاور[1] في إشارة له أن الفراعنة حكموا عدن، وخرجوا منها بزوال دولتهم، دون أن يحدد المدة الزمنية التي وجدوا فيها، ونوعية ذلك الوجود أكان تجاريًا -وهو ما نعتقده- أو غيره، مع عدم حصولنا على ما يؤكد تلك المعلومة في مصادر التاريخ القديم التي انفرد بها هذا المؤرخ الذي عاش في عدن مدة زمنية طويلة، ومع ذلك ظلت سفن المصريين تجوب مياه جنوب الجزيرة العربية، وتتوافد على سواحل مدينة عدن خلال مراحل زمنية مختلفة بحكم موقع عدن الاستراتيجي[2]، وبحكم العلاقات السياسية والاجتماعية والتجارية التي ربطت عدن بموانئ مصر المختلفة، ومما لا شك فيه أن تلك السفن حملت معها العديد من المصريين الذين اتجهوا إلى عدن للتجارة أو لطلب الرزق أو العلم وغيره، وقد فضل بعضهم البقاء في عدن بعد أن وجدوا فيها ضالتهم التي يبحثون عنها كتجارة أو علم أو منصب، لاسيما خلال

(1) تاريخ المستبصر، ص116.

(2) ابن فضل الله العمري، مسالك الأبصار، ص157.

مدة القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي نتيجة للعلاقات التي ربطت اليمن بالخلافة الفاطمية (العبيدية) في مصر، أو الأيوبية بعدها، وتؤكد لنا بعض المصادر التاريخية أن البحر والتجارة كانتا سببًا في وجود العديد من أبناء مصر بين أفراد المجتمع العدني خلال القرن السادس الهجري/ الثالث عشر الميلادي، لما كان بينهما من تواصل تجاري شهدته موانئ مصر المختلفة وميناء عدن[1]، ويورد المؤرخ الجندي[2] عن الفقيه المحدث سراج الدين علي بن أبي بكر بن حمير بن تبع العرشاني (ت: 557هـ/ 1162م) أنه عندما كان ينزل عدن كان يحضر مجلسه العديد من طلبة العلم من أصحاب التجارة في عدن، ذات الجنسيات المختلفة لاسيما من المغاربة وأهل الإسكندرية، كدليل على كثرة أعداد المصريين التجار المهتمين بالعلم، ومجالس العلماء في عدن.

كما توافد على مدينة عدن خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي عدد من الشخصيات المصرية التي كان لها تأثير كبير على المجتمع العدني لاسيما الحياة التجارية والعلمية هناك، أمثال: الأديب نصر الله بن قلاقس الإسكندراني الذي قدم عدن سنة 565هـ/ 1170م، وبقي فيها بعد أن اشتهر بمدحة للحكام، وخاصة حكام الدولة الزريعية (475– 570هـ/ 1083 – 1175م) في عدن[3]، في حين قدم عدن في

(1) ابن جبير، أبي الحسين محمد بن أحمد بن جبر الكناني الأندلسي (ت: 614هـ/ 1217م)، رحلة ابن جبير، تحقيق: تقديم/ الدكتور محمد مصطفى زيادة، دار الكتاب اللبناني، بيروت، دار الكتاب المصري، القاهرة، (د. ت)، ص57.

(2) السلوك، ج1، ص304.

(3) الخزرجي، أبو الحسن علي بن الحسن (ت: 812هـ/ 1409م)، العسجد المسبوك فيمن ولي اليمن من الملوك، مخطوطة مصورة، ط2، نشر وزارة الإعلام والثقافة، مشروع الكتاب 6/ 1، صنعاء، 1401هـ/ 1981م، ص90، 91.

تلك المدة الزمنية العلامة الرشيد أحمد بن علي بن إبراهيم بن الزبير الأسواني (ت: 563هـ/ 1168م)، صاحب العلوم والفنون المختلفة، والذي برع في علم الشريعة، والشعر، والرياضيات، والأدب، والهندسة، والمنطق، وعلوم الأوائل، واستفاد منه كثير من أهل اليمن عامة، وعدن خاصة عند نزوله بها[1].

وفي الوقت نفسه، كان لوصول القوات الأيوبية إلى اليمن سنة 569هـ/ 1173م أثرة في دخول العديد من المصريين بحرًا إلى عدن، فحملت سفنهم أعدادًا كبيرة من التجار والعلماء وطلبة العلم وغيرهم ممن انتقلوا إلى هذه المدينة لينخرطوا بين أهلها، ومن أبرز من نزلوا عدن خلال تلك المدة الزمنية القاضي أثير الدين محمد بن محمد بن بُنان الأنصاري المصري (ت: 596هـ/ 1200م) الذي أثرى وجوده كثيرًا في عدن، لاسيما بعد أن كرَّس وقته وجهده لتدريس علم الحديث واللغة وغيرها من العلوم[2].

ومما لا شك فيه، أن الروابط الاجتماعية والتجارية بين مدينة عدن وبقية المدن المصرية الأخرى زادت خلال القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي إثر قيام الدولة الرسولية سنة 626هـ/ 1228م، وقد زاد من تلك الروابط كثرة عدد السفن البحرية التي كانت تتنقل بين موانئ مصر وميناء عدن عبر البحر الأحمر وخليج عدن، وكانت سببًا في نقل

(1) الخزرجي، العقد الفاخر الحسن في طبقات أكابر أهل اليمن وهو طراز أعلام الزمن في طبقات أعيان اليمن، تحقيق: عبد الله بن قائد العبادي وآخرون، الجيل الجديد، صنعاء، 1430هـ/ 2009م، ج1، ص251 – 252؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص4 – 6.

(2) ابن سمره، عمر بن علي بن الحسن بن سمرة (ت: 586هـ/ 1190م)، طبقات فقهاء اليمن، تحقيق: فواد سيد، ط2، دار الكتب العلمية، بيروت، 1401هـ/ 1981م، ص230؛ الكتبي، محمد بن شاكر، فوات الوفيات، ج3، تحقيق: إحسان عباس، دار صادر، ط1، بيروت، 1974م، ص269 – 260.

العديد من أهل مصر إلى هذه المدينة التجارية المفتوحة لتصريف بضائعهم في أسواقها، إضافة إلى تلقي العلوم المختلفة في مدارسها الشهيرة، ومن أبرز الشخصيات المصرية التي نزلت عدن لهذا الغرض - على سبيل المثال لا الحصر -: التاجر عبد الله بن عبد الجبار الأموي العثماني البزاز الكرامي (ت: 614هـ/ 1217م)، والفقيه أبو محمد عبد الله بن عمر بن أبي زيد النكزاوي الإسكندراني (ت: 683هـ/ 1284م) الذي استمر في التدريس والتجارة في عدن حتى سنة 665هـ/ 1266م[1].

وكثيرًا ما يصف لنا ابن المجاور[2] الذي عاش السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي في عدن عرب الإسكندرية ومصر الذين كانوا يقطنون في شوارع هذه المدينة، ويزاولون التجارة في أسواقها بعد اندماجهم في المجتمع العدني الذي ذابت فيه العديد من الجنسيات القادمة عبر البحر وغيره، على اعتبار أنهم غالب سكان المدينة إضافة إلى غيرهم من العرب، وقد اشتهرت في عدن العديد من الأسر المصرية القادمة عبر البحر، وكان لها دور كبير في إحياء هذه المدينة وأهلها مثل أسرة: بني الصوَّاف الذي يعود أصولهم إلى الإسكندرية، وبرز من أفراد هذه الأسرة في عدن العلماء والتجار، أمثال: يوسف بن عبد الوهاب بن عبد الرحمن بن موسى الصوافي التميمي، الذي وصفه الجندي[3] بأنه رجل خير وعلم ويمارس التجارة في عدن، والفقيه طاهر بن علي، إمام أحد مساجد عدن، والمعروف

(1) بامخرمة، قلادة النحر في وفيات الدهر، تحقيق: محمد يسلم عبد النور، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 1425هـ/ 2004م، ج3، ص3027.

(2) تاريخ المستبصر، ص134.

(3) الجندي، السلوك، ص419.

بتجارته، وتسخير أمواله لعمل الخير في عدن، وترميم مساجدها، وقد حظي بمكانة طيبة عند ملوك بني رسول، وكان سفيرهم لبعض الملوك في ذلك الوقت، ويقول الجندي[1] إنه عندما دخل عدن سنة 686هـ/ 1287م وأراد الزواج، تزوج من هذه الأسرة، وهي ابنة عبد الله بن طاهر ابن علي (ت: 695هـ/ 1295م)، ورزق منها الأولاد والذرية.

كما برز من الأسر المصرية الغنية في عدن أسرة بني الخطباء، بعد أن قدموا إلى عدن للعمل بالتجارة، فاستقروا بها، بعد أن طاب لهم العيش فيها، ونمت تجارتهم، وامتلكوا العقارات والأملاك، وكان أبرز أملاكهم دار السعادة في عدن، ونتيجة لما بلغوه من شهرة تولى أفراد منهم أرفع المناصب في الدولة في عدن، كمنصب النظر أو الناظر أيام السلطان الأشرف الثاني إسماعيل بن الأفضل العباس الرسولي (778 - 803هـ/ 1376 - 1400م)[2].

وفي مدة القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي استمرت هجرة عدد من الشخصيات المصرية إلى مدينة عدن للأهداف التي ذكرناها سابقًا، وشكل الجانب العلمي أهمها، أمثال: القاضي بدر الدين حسن ابن أحمد المختار (ت: 729هـ/ 1328م) الذي اشتهر بتدرجه في العديد من المناصب العليا في عهد السلطان المؤيد داوود (ت: 721هـ/ 1321م)، وبراعته في التدريس في مدينة عدن وغيرها من المدن اليمنية[3]، والفقيه أحمد بن محمد بن إبراهيم شرف الدين المصري الذي وجد في عدن

(1) السلوك، ص419.
(2) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج1، ص10 - 11.
(3) الخزرجي، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عنى بتصحيحه: محمد بسيوني عسل، مطبعة: الهلال، القاهرة، 1329هـ/ 1911م، ج2، ص53.

سنة 748هـ/ 1347م فقرأ فيها البخاري على أئمة الحديث بها، وبقي فيها[1].

ومن أبرز الشخصيات التي دخلت عدن في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي - على سبيل المثال لا الحصر -: القاضي بدر الدين محمد بن أبي بكر المخزومي الدماميني الإسكندراني المالكي (ت: 827هـ/ 1424م) الذي أجاز لبعض فقهائها بعدما سمع لهم الكثير من المرويات[2]، والشيخ شمس الدين علي بن يوسف بن أحمد المصري الغزولي (ت: 865هـ/ 1460م) الذي التف عليه طلاب العلم بمجرد نزوله إلى عدن التي أقام فيها لمدة طويلة[3]، وقد شكلت تلك الأسماء والأسر المصرية التي أوردنا ذكرها نماذج فقط لغيرهم من الجماعات التي لم يسعفنا ذكرهم في هذا البحث، علماً أن هؤلاء كانوا جزءًا لا يتجزأ من المجتمع العدني الذي تشكل من مجموع تلك الشخصيات التي كان منها المسؤول، والتاجر، والعالم، والفقيه، والطبيب، والمدرس، وطالب العلم، والصانع، وغيرهم شأنهم شأن بقية الفئات الأخرى القادمة إلى مدينة عدن عبر البحر أو المغادرة عبره.

2- العراقيون

كانت بلاد العراق بمختلف مدنها من بين أهم البلاد الإسلامية التي خرج منها العديد من التجار، والعلماء، وطلاب العلم، وأصحاب

---

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص12.

(2) البريهي، طبقات صلحاء اليمن، ص343 - 344؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص206.

(3) البريهي، طبقات صلحاء اليمن، ص350 - 351.

الخبرات إلى مدينة عدن خلال مدة الدراسة، وعلى ما يبدو أن أكثر هؤلاء وفدوا إلى عدن عبر مينائها البحري للاشتغال بالتجارة أو طلب العلم أو غيره، فكانت بمثابة طريق لبعضهم، ومحطة نزول وراحة لبعضهم الآخر، ودار مقام واستقرار لدى البعض الآخر منهم بعدما وجدوا فيها مقومات الحياة المختلفة. وتورد لنا المصادر التاريخية أسماء لعدد ممن ينسبون إلى العراق الذين نزلوا عدن خلال تلك المدة الزمنية، ومنهم - على سبيل المثال لا الحصر: العلامة محمد بن الحسن بن عبدويه المَهْرُوباني البصري (ت: 525هـ/ 1131م) المشهور بتجارته التي كان يتنقل بها بين سواحل البصرة ومدينة عدن، مع اهتماماته العلمية الكبيرة التي عرف بها في عدن[1]، والفقيه أبو الفداء إسماعيل بن عبد الملك الدينوري البغدادي (ت بعد: 550هـ/ 1156م) الذي جاء من العراق إلى عدن ليستوطنها، وأخذ عنه أهلها كثيرًا من العلوم، وإليه يعود الفضل في إيصال كتاب: (الوسيط في التفسير) للواحدي إلى عدن[2]، والفقيه أبي محمد يونس ابن يحيى بن أبي الحسن الهاشمي البغدادي الذي نزل عدن سنة 592هـ/ 1196م، ودرس في مسجد الشجرة كتاب: (صحيح البُخاري)، واستفاد منه العديد من طلاب هذه المدينة[3].

---

(1) الأهدل، الحسين بن عبد الرحمن (ت: 855هـ/ 1451م)، تحفة الزمن في تاريخ سادات اليمن، ج1، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، المجتمع الثقافي، أبو ظبي، 2004م، ص205 – 206.

(2) الشرجي، أبو العباس أحمد بن عبد اللطيف (ت: 893هـ/ 1487م)، طبقات الخواص أهل الصدق والإخلاص، دار المناهل، بيروت، 1406هـ/ 1986م، ص108.

(3) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص240.

وعلى أية حال، فقد أصبحت عدن مدينة حاضنة لجميع أهل العراق القادمين إليها، لا سيما بعدما انخرط بعضهم في سلك التدريس في بعض مدارس هذه المدينة، ومن أشهر هؤلاء: الأديب أبو عبد الله شمس الدين محمد بن عبد الله الجزري (ت تقريبًا: 664هـ/ 1266م) الذي أصبح بمجرد وصوله إلى عدن عضوًا أساسيًا في المدرسة المنصورية بعد أن درس الأدب والنحو فيها، ونتيجة لما اشتهر به عينه السلطان المظفر يوسف بن نور الدين عمر الرسولي على رأس ديوان النظر في عدن، فضل عليه مدة من الزمن حتى توفي[1].

ومع مطلع القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي برزت في عدن بعض الشخصيات العراقية التي اندمجت ضمن المجتمع العدني، وأصبحت جزءًا مهماً منه لما قدموه لأبنائها، ومن أشهر هؤلاء: التاجر المعروف بالشهاب صقر التكريتي[2]، والتاجر مفلح الكوفي الذي عاش في عدن، وخلف أولادًا فيها بعد أن اجتهد في تربيتهم التربية الصالحة، وبرز منهم ابنه علي (ت: 709هـ/ 1309م) الذي برز صيته وعلمه في القراءات السبع والفقه بعد أن درس على يد شيخ القراء ابن الحرازي[3].

ونصل هنا، إلى أن هناك جماعات من أهل العراق سكنت عدن واندمجت بين أهلها بعد أن أصبحوا جزءًا مهماً من تركيبتها السكانية على

---

(1) بامخرمة، قلادة النحر، ج3، ص2952 - 2954.

(2) الملك الأفضل، العباس بن علي بن المؤيد الرسولي (ت: 778هـ/ 1376م)، العطايا السنية والمواهب الهنية في المناقب اليمنية، دراسة وتحقيق: عبد الواحد عبدالله الخامري، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 1425هـ/ 2005م، ص598.

(3) الجندي، السلوك، ج2، ص440.

مدى القرون الزمنية المخصصة للدراسة لاسيما بعد أن تولى بعضهم أكبر المناصب والمراكز العلمية والتجارية العدنية.

3- الشاميون

على الرغم من تنوع الطرق التي ربطت مدينة عدن ببلاد الشام إلا أن البحر كان من بين أهم المنافذ التي دخل عبرها العديد من أهل الشام إلى عدن، لاسيما وأن هناك روابط اجتماعية وعلاقات اقتصادية وسياسية متينة ربطت عدن ببقية مدن بلاد الشام المختلفة، وكان للبحر الأحمر دور في تمتينها وتوثيقها، ومن الملاحظ أن أكثر من قدموا من بلاد الشام إلى عدن كان لأغراض مختلفة وليس للتجارة فقط، ومن أبرز هؤلاء: الأمير عز الدين أبو عمر عثمان بن علي الزنجيلي (ت: 583هـ/ 1187م)، وقد قدم اليمن مع الملك المعظم توران شاه بن أيوب، وكان من بين النواب الأيوبيين الذين أوكل إليهم حكم بعض مناطق اليمن، لاسيما مدينة عدن وله فيها عدد من الأوقاف التي خدمت أهالي هذه المدينة[1]، وأبو المحاسن شرف الدين محمد بن نصر الله بن عنين الأنصاري الدمشقي (ت: 630هـ/ 1233م)، والي السلطان سيف الإسلام طغتكين بن أيوب على عدن[2]، والعلامة أبو الفضل الشريف العباسي الذي دخل عدن

(1) الجندي، السلوك، ج1، ص462 - 463؛ السخاوي، الإمام شمس الدين أبو الخير محمد بن عبد الرحمن (ت: 902هـ/ 1497م)، التحفة اللطيفة في تاريخ المدينة الشريفة، ج2، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، 1414هـ/ 1993م، ص249؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص131 - 132.

(2) ابن خلكان، أبو العباس شمس الدين أحمد بن محمد بن أبي بكر (ت:681 هـ/ 1282 م)، وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان، ج5، تحقيق: إحسان عباس، دار الثقافة، بيروت، (د. ت)، ص14 - 15؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج1، ص6 - 7؛ ج2، ص15 - 16.

في منتصف القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، الذي اشتهر بمعرفته للعديد من العلوم، مثل علوم الطب والمنطق والفلك والموسيقى، وقد كان لوجوده في عدن أثر كبير في أن يستفيد منه كثير من طلاب العلم لاسيما بعد حلقات العلم التي كان يعقدها في مدراس وحلقات العلم في هذه المدينة[1].

ويورد لنا ابن الجزري[2] أسماء لعدد من تجار الشام الذي تنقلوا بتجارتهم عبر البحر إلى العديد من البلاد مرورًا ببلاد اليمن، ومن خلال ذكره لحركة تنقلهم بين سواحل الشام والحبشة واليمن والهند وغيرها يتبين لنا أن هؤلاء نزلوا عدن، وعاشوا بين أهلها مدة من الزمن لاسيما أن بعضهم كان إلى جانب عمله في التجارة شاعرًا، أو أديبًا، أو عالمًا. وممن ذكرهم: التاجر شمس الدين محمد بن علي أبي غالب الجزري المعروف بابن الصيقل (ت: 689هـ/ 1290م) الذي وصل بتجارته بحرًا إلى سواحل اليمن، ومجد الدين أبو إسحاق إبراهيم بن أبي بكر بن إبراهيم بن أبي الهيجاء (ت: 693هـ/ 1294م)، التجاري الشامي الذي اشتهر بخلقه وتدينه وعلمه، فبلغ بذلك مبلغًا جميلًا عند السلطان المنصور نور الدين عمر بن علي بن رسول الذي التقى به وميزه بكثير من الميز لما كان له من تجارة بين الهند وعدن والإسكندرية، حتى إن السلطان المنصور أمر

(1) الجندي، السلوك، ج2، ص433 – 434؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج2، ص204.
(2) أبو عبد الله محمد بن إبراهيم (ت: 739هـ/ 1339م)، تاريخ حوادث الزمان وأنباء وفيات الأكابر والأعيان من أبنائه المعروف بـ: تاريخ ابن الجزري، ج1، تحقيق: عمر عبد السلام تدمري، ط1، المكتبة العصرية، 1419هـ/ 1998م، ص37 – 39، 214 – 224.

بصرف الهبات والعطايا له مدة إقامته في عدن، وكان لا يغادر عدن إلا بعد لقاء السلطان لما كان بينهم من ود.

كما دخل عدن من كبار تجار الشام في القرن الثامن الهجري/ الثالث عشر الميلادي التاجر بدر الدين بن الخواجا شمس الدين محمد بن محمد بن علي بن البراق الدمشقي، الذي تكررت زيارته التجارية لعدن حتى مات فيها[1]، وقد شكلت تلك المجاميع من تجار وعلماء وطلاب علم قدمت من الشام إلى عدن أساس لنواة المجتمع العدني التي اندمجت بهؤلاء وصاروا جزءًا منه، وأساسًا لفئاته الاجتماعية.

4- المغاربة والأندلسيون

ارتبطت عدن بعلاقات اجتماعية وتجارية وعلمية كبيرة ببلاد المغرب العربي وما جاورها من بلاد الأندلس وغيرها، وكثيرًا ما كانت السفن التجارية المغربية ترسوا في ميناء عدن لتفريق بضائعها، ومرافقيها من العلماء والباحثين عن الرزق وطلاب العلم ليجد لبعض هؤلاء في عدن ما يبحثون عنه من سبل العيش والعلم والاستقرار، فيقيمون فيها مدة من الزمن أو مدى الحياة، ويقدم لنا الجندي[2] معلومات قيمة عن المغاربة في عدن في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي في أثناء ترجمته للمحدث سراج الدين علي بن أبي بكر بن حمير بن تبع العرشاني، من أنه عندما ينزل عدن كان يحضر مجلسه العديد من طلبة العلم ومن أصحاب

---

(1) ابن حجر العسقلاني، الإمام شهاب الدين أبو الفضل أحمد بن علي (ت:852 هـ/ 1448م)، إنباء الغمر بأبناء العمر في التاريخ، ج1، تحقيق: محمد عبد المعيد خان، دار الكتب العلمية، ط2، بيروت، 1406هـ/ 1986م، ص480.

(2) السلوك، ج1، ص304.

التجارة المغاربة وغيرهم، وهو ما يؤكد لنا أن هناك أعدادًا كبيرة من أهل المغرب قد اندمجت في المجتمع العدني، في حين تورد لنا بعض المصادر التاريخية أسماء بعض هؤلاء التجار العلماء من أهل المغرب الذين وجدوا في عدن في ذلك الحين أمثال: النحوي أبو العباس أحمد بن محمد الأبي (ت: 566هـ/ 1171م) – من أهل أبة جهة برقة – الذي كان ينزل بتجارته إلى سواحل عدن، ويستغل فرصة مكوثه في عدن ليلتقي بكبار علمائها مثل الشيخ أبي بكر العدني[1]، كما سكن عدن من أهل المغرب العربي الأديب عتيق بن علي الصنهاجي الحميدي الذي جاء إلى عدن ليتولى القضاء فيها خلال القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي[2]، والضياء بن العلج المَغْرِبي الذي سافر إلى عدن لسماع الحديث من محدثها الفقيه علي بن محمد ابن حجر (ت: 685هـ/ 1286م)[3].

ومن أبرز من قدم من بلاد المغرب إلى عدن في القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي الفقيه الصالح صالح بن جبارة بن سليمان الطرابلسي المغربي (ت: 714هـ/ 1314م) الذي قدم عدن لينتفع به جماعة من أهلها والقادمون إليها، ويأخذوا عنه، وبقي فيها حتى توفي في السنة المذكورة[4].

---

(1) ياقوت الحموي، معجم الأدباء، أو إرشاد الأريب إلى معرفة الأديب، ج2، دار الكتب العلمية، بيروت، 1411هـ/ 1991م، ص30؛ السيوطي، جلال الدين عبد الرحمن (ت: 911هـ/ 1505م)، بغية الوعاة في طبقات اللغويين والنحاة، ج1، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، المكتبة العصرية، صيدا، (د. ت)، ص387.

(2) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص130.

(3) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص100، 158 – 159.

(4) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص414.

وشهد القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي قدوم عدد من أهل المغرب أمثال: الإمام تقي الدين محمد بن أحمد الحسني الفاسي (ت: 832هـ/ 1428م) صاحب كتاب: (العقد الثمين) وغيره الذي دخل عدن سنة 805هـ/ 1402م وسمع على يد العديد من علمائها وأجازوا له، وتعلم الحديث في عدد من مدارسها[1].

وفي الوقت نفسه، استقبلت سواحل مدينة عدن ومدن اليمن المختلفة عددًا من العلماء والتجار القادمين بحرًا من مناطق بلاد الأندلس المختلفة، وطاب لبعضهم المقام فيها بعدما وجدوا – على ما يبدو – كل سبل العيش المختلفة فيها، إضافة إلى القبول والترحاب من أهالي المدينة، ومن بين أشهر هؤلاء العلماء: أبو الوليد محمد بن عبد الله بن محمد بن خيرة القرطبي (ت: 551هـ/ 1156م)[2]، والفقيه اللغوي محمد بن حجاج الحضرمي المعروف بابن مطرف الإشبيلي (ت: 706هـ/ 1306م)، الذي أقام فيها مدة زمنية طويلة[3] وغيرهم ممن لم يسعفنا الوقت في ذكرهم وجاءوا، خلال مراحل زمنية مختلفة إلى مدينة عدن.

لقد شكلت تلك الأعداد من أهالي المغرب والأندلس كغيرهم أساسًا لسكان هذه المدينة لاسيما لمن استقر منهم فيها، أو من جاء لمدة زمنية

(1) الفاسي، تقي الدين أبي الطيب محمد بن أحمد بن علي الحسني (ت: 832هـ/ 1429م)، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، ج1، تحقيق: فؤاد سيد وآخرون، مطبعة السنة المحمدية، القاهرة، 1958م، ص337 – 338.

(2) التلمساني، أحمد بن محمد المقري (ت: 1041هـ/ 1631م)، نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، ج2، تحقيق: د.إحسان عباس، دار صادر، بيروت، 1968م، ص240.

(3) الفاسي، العقد الثمين، ج1، ص452 – 453.

بسيطة وتزوج من أهلها ليكون أولاده وذريته من ضمن المكون الرئيس للمجتمع العدني كغيرهم من الوافدين إليها.

5- الفرس

ارتبطت مدينة عدن بعلاقات تاريخية قديمة ببعض أهالي بلاد فارس الذين أقاموا فيها خلال مراحل زمنية مختلفة، وتشير بعض المصادر التاريخية إلى أن علاقة الفرس بعدن ظهرت منذ ما قبل الإسلام، عندما كانت ميناء عدن خاضعًا للقوى الفارسية التي كانت تعدها سوقاً تجارية مهمة، ومنفذًا بحريًا ربطها بالعالم وموانئ بلاد فارس في الخليج العربي[1]، ليصبح من بقي من الفرس فيما بعد في عدن من بين أهم سكان المدينة[2]، وهو ما يؤكده المؤرخ ابن المجاور[3] الذي دوَّن مشاهداته لأهالي عدن بعد أن أقام فيها لمدة زمنية طويلة، واستقى بعض معلوماته من بعض الشخصيات التي تعود جذورها التاريخية إلى بلاد فارس، أمثال محمد بن زنكل بن الحسن الكرماني الذي حدَّث ابن المجاور كثيرًا عن عدن وأهلها.

لقد ظلت عدن خلال مدة الدراسة بالنسبة للفرس سوقًا تجارية، ومركزًا علميًا، وطريقًا للمسافر والحاج إلى بيت الله الحرام، وساعدت هذه الصفة على أن يزور مدينة عدن العديد من الفرس، ليستقر بعضهم فيها ويكونوا ضمن تركيبتها السكانية، وتورد المصادر التاريخية التي

(1) ابن حبيب، أبو جعفر محمد بن حبيب بن أمية (ت: 245هـ/ 859م)، المحبر، اعتنى بتصحيحه: ايلزه ليختن شتيتر، منشورات دار الآفاق الجديد، بيروت، (د. ت)، ص266.

(2) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص107.

(3) تاريخ المستبصر، ص132، 134.

دونت لهذه المرحلة أسماء للعديد من أهل فارس الذين وجدوا في عدن، ومن أبرز هؤلاء: الفقيه محمد بن إبراهيم بن إسماعيل الزنجاني من منطقة شيراز في بلاد فارس، وقد دخل عدن بحرًا مرتين آخرها سنة 719هـ/ 1318م في عهد السلطان المؤيد الرسولي رسولاً من ملك شيراز، واستغل نزوله بعدن عددًا من المرات ليتصدق على أهلها، ويدرس طلابها[1].

وخلال تلك المدة الزمنية وتحديدًا سنة 719هـ/ 1318م وصل مدينة عدن بحرًا عدد من أهل هرموز وعلمائها فارين من حاكمها لاختلافهم معه، ومن أشهرهم: الفقيه أبو الذبيح إسماعيل بن أحمد بن دانيال القلهاتي، أحد أبرز علماء هرموز، والشيخ الصوفي محمد بن زاده وغيرهم، ويذكر الجندي[2] أنه اجتمع بالفقيه إسماعيل القلهاتي، وكان يومها عاملاً على حسبة عدن، ووجد فيه عالمًا في الفقه والنحو واللغة والحديث، وقرأ عليه العديد من الكتب في اللغة والأدب والفقه وغيرها، كما تجمع حوله طلبة العلم، وتسابق العلماء للقائه لما اشتهر به، وقد بلغت قدرات هذا العالم إلى السلطان المؤيد داوود، الذي كتب إلى ناظر عدن أن يخصص له راتبًا وهبات ولأهله ولمن وصل معه من فقهاء الصوفية من هرموز لأجل الاستقرار والبقاء في عدن، فكان من أكثر من استفاد منه أهل عدن وغيرها من مناطق اليمن المختلفة.

وإضافة إلى ذلك، عاش في مدينة عدن الفقيه البارع العلامة أبو عبد الله محمد بن أبي بكر بن محمد بن أبي بكر بن حسن بن علي التيمي الفارسي، وكان أصله من منطقة تعرف بـ: دار جِرذ من بلاد فارس، وكان

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص193.
(2) السلوك، ج2، ص149، 437 – 438.

والده قد دخل عدن فتديرها وظهر له فيها الولد المذكور محمد، وفيها درس علوم الفقه والمنطق والأُصول، كما أخذ عن كبار علمائها الطب والمنطق والموسيقى وعلم الفلك وبه اشتهر، وله فيه مصنفات عديدة، وله في الموسيقى كتاب: (دائرة الطرب)، ورسالة فيها، وكتاب في وضع الألحان، وكتاب:

(التبصرة في علم البيطرة)، (وآيات الآفاق في خواص الأَوفاق)، وكتاب في معرفة السموم[1]، ومما لا شك فيه أن عالمًا بهذا القدر كان يعد ثروة لمدينة عدن وأهلها وعلمائها وطلابها، ولاسيما بعد أن بقي أفراد هذه الأسرة فيها، واندمجوا بين أفرادها ومجتمعها.

كما وصل مدينة عدن في سنة 796هـ/ 1394م العلامة اللغوي مجد الدين محمد بن يعقوب بن محمد الفيروز آبادي الشيرازي (ت: 817هـ/ 1414م)، وعلى ما يبدو أنه كان لنزوله أثره على أهالي هذه المدينة الذي استفادوا من علومه المختلفة التي اشتهر بها، ومن مؤلفاته التي اشتهر بها في تلك المدة الزمنية[2].

وفي القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي وفد إلى مدينة عدن سنة 841هـ/ 1437م نحو أربعين من طلبة العلم القادمين من شيراز مع شيخهم العلامة إمام الدين عبد الله الشيفكي الشيرازي (ت: 850هـ/ 1446م) في طريقهم إلى الحج[3]، ومما لا شك فيه أن نزول هؤلاء في عدن وبين أهلها كان له تأثير كبير من نواحي مختلفة اجتماعية وعلمية، لاسيما

(1) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص204.

(2) المرجع نفسه، ج2، ص264 – 265.

(3) البريهي، طبقات صلحاء اليمن، ص350.

أن عددهم كان كبيرًا جدًا وتأثيرهم أكبر على أهل المدينة، مما يؤكد مدى حجم الوجود الفارسي في المجتمع العدني الذي قبل بكل هذه الأطياف التي ذكرناها.

6- الخراسانيون

كان لأهالي بلاد خراسان والمناطق المحيطة بها في المشرق الإسلامي وجود في مدينة عدن بحكم موقعها التجاري البحري، ووقوعها على خطوط التجارة والحج، وتوثق لنا بعض المصادر التاريخية ما يؤكد وجود عدد من الشخصيات في عدن بين علماء وتجار جاءوا من تلك البلاد ليستقروا فيها ويختلطوا بأهلها، ويصبح بعضهم جزءًا من المجتمع العدني وفرعًا من تركيبته السكانية، ومن أبرز من جاء عدن واستقر فيها من المشرق الإسلامي – على سبيل المثال لا الحصر-: الفقيه أبو محمد عبدالله الفرغاني (ت: 643هـ/ 1245م) الذي يعود نسبة إلى فَرْغَانة –شرق بلاد أوزبكستان–، وقد وصف بأنه كان فقيهًا كبير القدر، شهير الذكر، يغلب عليه التصوف، ويبدو أنه لقي في عدن ما لم يلقَه في وطنه الأم، لهذا لبث في عدن مدة زمنية طويلة حتى توفي فيها[1].

كما نزل في مدينة عدن الإمام العلامة أبو الفضل الحسن بن محمد بن الحسن الصغاني (ت650هـ/ 1252م)، قادمًا من إحدى قرى سمرقند، وذاع صيته لما اشتهر به من علوم شتى، منها النحو واللغة والحديث والفقه، فأقام في عدن، وصحبه عدد من علماء اليمن، كما قصده جمع من الفقهاء للاستفادة منه ومن علمه، وأخذوا عنه، وكانت مدرسته بمدينة

(1) الجندي، السلوك، ج2، ص433.

عـدن المسجد الـذي يعـرف بمسـجد ابـن البـصري -أحـد تجـار عـدن-، إذ كان يقـوم بـه، ويصلـح مـا تشـعث منـه وخـرب، وكان لوجـوده في عـدن أثـر كبير في نـشر العلـم، وتقديـم الإجـازات لمـن سـمع على يديـه، كـما كان مقصد العديـد مـن أهـل اليمـن وغيرهـم ممـن يقدمـون عليـه لهـذا الغـرض[1].

وعلى أيـة حـال، فقـد كانـت التجـارة والثـروة، والسـعي في طلـب العلـم مـن بيـن الأسـباب التـي دفعـت العديـد مـن أهـالي المشرق الإسـلامي يبحـرون إلى سـواحل عـدن لينزلـوا في هـذه المدينـة التـي جمعـت كل مـا يبحثـون عنـه، حيـث يذكـر عـن الفقيـه أبـو أحمـد الزكـي بـن الحسـن البيلقـاني (ت: 676هــ/ 1277م) صاحـب الثـروة الكبـيرة والتجـارة أنـه نـزل بعـدن ليقيـم فيهـا خـلال تلـك المـدة، مسـتغلًا حالـة الانتعـاش التجـاري التـي تعيشـه عـدن، والحـراك العلمـي الـذي اشـتهر عنهـا، لاسـيما أن الرجـل كان عـلى مسـتوى مـن العلـم والثقافـة في الحسـاب وعلـم المواريـث والأصـول والمنطـق، وبلـغ مـن علمـه إلى أن عـين مدرسًـا في المدرسـة المنصوريـة بعـدن، ليصـل علمـه إلى جميـع طلابـه مـن أهـل هـذه المدينـة والوافديـن عليهـا[2].

ويُعـد المـؤرخ جمـال الديـن أبـو الفتـح يوسـف بـن يعقـوب بـن محمـد بـن المجـاور النيسـابوري (ت: 690هـ/ 1291م)، صاحـب كتـاب: (صفـة بـلاد اليمـن ومكـة وبعـض الحجـاز المسـماة تاريـخ المسـتنصر)، ممـن دخـل مدينـة عـدن وأقـام فيهـا مـدة زمنيـة لا بـأس بهـا، وكان لوجـوده في عـدن دور في نقـل معلومـات عديـدة عـن جوانـب مـن حيـاة هـذه المدينـة الاجتماعيـة، وقـد

(1) الجندي، السلوك، ج2، ص401 – 402.

(2) بامخرمة، قلادة النحر، ج3، ص3005.

تكررت زياراته لعدن بحكم عمله كتاجر بحري امتلك مركبًا تنقل به بين مناطق البحر العربي والمحيط الهندي، وعدن التي كانت من أهم محطاته التي كان ينزل بها[1].

وقد شكل القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي أكثر المراحل التي توافد فيها على عدن عدد من أهل بلاد خُراسان وما جاورها من بلاد المشرق الإسلامي، حيث تذكر المصادر التاريخية أسماء لبعض من هؤلاء، أمثال: الفقيه الأجل الصدر الكبير الرئيس المحترم الأمين تاج الدين أبو الحسن علي بن علي بن بديع بن محمود بن أبي الفضل الجويني الخُراساني (ت قبل: 797هـ/ 1394م) كما جاء في وصفه عند بامخرمة[2]، وعلى ما يبدو أنه كان تاجرًا وعالمًا، وله أملاك، وخلف ذرية، منها ابنته عائشة التي ورث لها دارًا صغيرة في إحدى حواري مدينة عدن، وتحديدًا في حافة البانيان، موجب عقد توريث أرخ له في سنة 786هـ/ 1384م، والفقيه أبو عبد الله محمد بن خضر بن غياث الدين محمد ابن مشيد الدين الكابُلي الدفوي القرشي الزبيري الذي دخل عدن بحرًا سنة 793هـ/ 1390م في طريقه إلى الحج، برفقة عدد من طلابه أمثال أحمد بن نقيب، ونتيجة لسعة علمه، ومعرفته بعلوم الفقه، والحديث، والتفسير، واللغة، والنحو، والقراءات السبع، والمنطق، والمعاني والبيان تسابق أهالي عدن للقراءة عليه في معظم تلك العلوم، وقد حظي بمكانة رفيعة عند

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص106 – 148؛ الشمري، محمد كريم إبراهيم، زهور السوسن في تاريخ عدن – اليمن دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي الوسيط، دار جامعة عدن، عدن، 2004م، ص113 – 156.

(2) تاريخ ثغر عدن، ج2، ص155.

السلطان الأشرف الثاني إسماعيل بن العباس (778 - 803هـ/ 1376 - 1400م) الذي انبهر بمكانته بين أصحابه وطلابه، مما دفع بالأشراف إلى أن يأمر له بمبلغ مالي كبير تقديرًا واحترامًا له[1]، والفقيه العلامة حسام الدين حسن بن محمد الأبيوردي الخُراساني الذي وفد على عدن في نهاية القرن المذكور فكان كثير العلوم متنوع الفنون، لدرجة أن يوصف بأنه لم يدخل اليمن في علمه أحد[2]، ومما لا شك فيه أن هذه الصفة كانت سببًا في إسعاد أهالي عدن علميًا.

لم تكن تلك الشخصيات التي قمنا بذكرها إلا نماذج لغيرهم ممن دخل عدن وأقام فيها أوقاتًا متفاوتة، مع استقرار البعض فيها ليصبح من بين سكانها وفردًا من أفرادها، بعدما وجد فيها مبتغاه من الرزق والمال والعائلة التي كانت جزءًا من المجتمع العدني.

7- الهنود

كانت بلاد الهند بمختلف مدنها وأقاليمها من أكثر البلاد التي تواصلت مع سواحل مدينة عدن بحريًا بحكم دور الهند التجاري، وموقعها كمركز لتحميل البضائع إلى مناطق العالم المختلفة، وموقع عدن على الطريق البحري للسفن التي كانت تخرج من موانئ الهند إلى موانئ جنوب الجزيرة العربية، وأفريقيا، ومصر، والشام، وأوروبا، وغيرها، وقد كان لذلك التواصل أثره في قيام هجرات مختلفة بين عدن والهند وعبر أوقات زمنية متفاوتة، وبحكم طبيعة عدن التي ضمت العديد

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص16، 214 - 215.
(2) الأهدل، تحفة الزمن، ج2، ص330 - 331؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص53.

من الشعوب ذات الأجناس والألوان والأديان المختلفة استقبلت شوارع وحوافي المدينة عددًا كبيرًا من الهنود الذين كانوا يأتون إلى عدن للتجارة، أو للعمل في الميناء، أو الأسواق، أو لطلب العلم في مدارسها، أو للنزول فيها بهدف السفر إلى بلاد الحجاز للحج. وتقدم لنا المصادر التاريخية أسماء للعديد من هؤلاء الهنود الذي نزلوا عدن واستقروا فيها لأوقات زمنية مختلفة، ومنهم: الفقيه صفي الدين محمد بن عبد الرحيم بن محمد الأرموي الهندي الذي يذكر أنه جاء من بلاد الهند بحرًا إلى اليمن، ويبدو أنه نزل في مدينة عدن التي وجد فيها السلطان المظفر يوسف فأكرمه بأربعمائة دينار كانت عونًا له في رحلته العلمية التي كان يريد القيام بها إلى العديد من البلاد الإسلامية[1].

كما عاش في مدينة عدن المقرئ أبو السرور إقبال بن عبد الله الهندي (ت: 722هـ/ 1322م) المعروف بتجارته الرائجة في أسواق عدن، ووضعه المادي المتميز بين أهاليها، وقد كان لوضعه المادي هذا، وما عرف به من علم في القراءات السبع أثره في أهالي المدينة الذين استفادوا منه بشكل كبير[2].

وممن وجد في عدن خلال مدة الدراسة من بلاد الهند القاضي سالم بن عبد الله الهندي، ويصفه ابن بطوطة[3] بأنه من خيار قضاة عدن وفضلائهم؛ لما تميز به من علم وكرم وخير، ويبدو أنه من الأسر الهندية

---

(1) النعيمي، عبد القادر بن محمد النعيمي الدمشقي (ت: 927هـ/ 1521م)، الدارس في تاريخ المدارس، ج1، تحقيق: إبراهيم شمس الدين، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، 1410هـ، ص97.

(2) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج2، ص10؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص23 – 24.

(3) تحفة النظار، ص261.

القديمة في عدن، حيث كان والده ممن يزاولون مهنة الحمالة في أسواق المدينة وميناءها، وربى ابنه على العلم والفضل فساد وبرز وأصبح من الشخصيات المعروفة فيها، في حين نزل بعدن خلال القرن المذكور الفقيه سليمان بن إبراهيم بن حيدر الغُوري الهندي في طريقه إلى الحجاز للحج، واستغل علماء عدن وجوده للجلوس معه والسماع عليه، كما يذكر عن القاضي ابن كبن الذي قرأ عليه كتاب: (الأنموذج) للزمخشري، وبعد عودته من الحج مكث في عدن مدة زمنية طويلة ينتظر رحلة سفر الهنود، وأيضًا وجدها أهل عدن فرصة للجلوس معه والقراءة عليه[1].

وفي القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي ازداد عدد الهنود المترددين على عدن للتجارة تحديدًا، ومن أبرز هؤلاء: الخواجا إبراهيم الهندي الذي كانت سفنه التجارية تتردد كثيرًا على ميناء عدن، لتصريف بضائع الهند فيها، والعودة ببضائع أسواق عدن، لا سيما سنة 829هـ/ 1425م[2]، وقد سمحت كثرة تلك الرحلات البحرية للعديد من بحارة الهند وتجارها بالنزول إلى عدن، والاستقرار بها لأوقات مختلفة مع بقاء البعض منهم فيها والعمل في مينائها.

ظلت هجرات الهنود تتوافد على عدن خلال مدة الدراسة وما بعدها تبعًا لما شهدته عدن من علاقات تجارية كبيرة مع مدن الهند المختلفة، مما خلق حالة من التداخل والترابط الاجتماعي والاقتصادي مع هؤلاء إلى درجة أن أصبح هؤلاء جزءًا لا يتجزأ من المجتمع العدني الذي ذاب فيه العديد من الهنود مشكلين بذلك فئة اجتماعية لها عاداتها ومعتقداتها الاجتماعية في مدينة عدن.

---

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص94.

(2) بامخرمة، قلادة النحر، ج3، ص1561.

8- الأحباش

كان للتقارب الجغرافي بين سواحل مدينة عدن وبعض مناطق الساحل الشرقي لأفريقيا، دور كبير وواضح في ظهور هجرات بشرية متعاقبة على سواحل اليمن عامة ومدينة عدن خاصة. وشكلت التجارة عاملاً رئيسًا لتلك العلاقة عبر التاريخ، فقد كانت مدينة عدن سوقًا تجارية رائجة للبضائع الواردة من أفريقيا التي كانت تصل بحرًا إلى الميناء لتباع هناك، أو تحمل شمالاً إلى داخل الجزيرة العربية[1] لاسيما تجارة الرقيق التي كانت أفريقيا مصدرها الرئيس[2]، فضلاً عن موقع عدن على طريق الحج الأفريقي كما يشير إلى ذلك المؤرخ والجغرافي الرحالة أبو الحسن المغربي[3]، وقد كان لكل تلك العوامل دور في وجود أعداد كبيرة من الأحباش والأفارقة الذين وجدوا في عدن، ليشكلوا جزءًا مهماً من سكانها. وتورد لنا المصادر التاريخية أسماء للعديد من هؤلاء لما كان لهم من دور كبير على مستوى الحياة العامة والخاصة، لاسيما الاجتماعية والتجارية والعلمية، ومن أبرز هذه الشخصيات - على سبيل المثال لا الحصر -: أبو الدُّر جوهر بن عبد الله المعظمي الحبشي (ت: 590هـ/ 1194م)، الذي كان أحد الموالي

(1) انظر: نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تحقيق: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م، ج1، ص359 - 367، 429، 471.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ج1، ص145؛ نور المعارف، ج1، ص362 - 363، 365، 366، 429، 471؛ هُديل، طه حسين عوض، الرق في اليمن من القرن الثالث إلى القرن السادس الهجريين/ القرن التاسع إلى القرن الثاني عشر الميلاديين، مجلة كلية الآداب - جامعة عدن (علمية محكمة) العدد (8)، نوفمبر 2011م، ص244 - 280.

(3) كتاب الجغرافيا، ص99.

الزريعيين الذين برزوا بعلمهم وفضلهم بعد أن درس على يد عدد من علماء مدينة عدن وفقهائها الوافدين، فارتفع صيته وظهرت مكانته لما تميز به من ذكاء وفطنة، فلقب بالحافظ، فضلاً عن دوره في الصراع السياسي الذي شهدته الدولة الزريعية، ومساهمته في حركة التأليف التي شهدتها عدن، واستفاد منها أهالي هذه المدينة والوافدون عليها[1].

كما عاش في مدينة عدن الفقيه العلامة محمد بن عمر بن موسي بن عبد الله الجبرتي (ت: 635هـ/ 1238م)، ودرس الحديث فيها على يد الفقيه إبراهيم العريطي، ولمكانته العلمية والاجتماعية أصبح ذا مكانة كبيرة بين طلابه الذين كانوا يكنُّون له الكثير من الود الاحترام[2]، وأبو المسك ريحان بن عبد الله العدني الحبشي، الذي كان عبدًا لأحد أكبر تجار عدن، إلا أنه سار في طريق التصوف وبرز، وأصبح ذا مكانة رفيعة ورأس هذه الفرقة في عدن، وكان أهالي عدن يعتقدون به وبما كان يظهره من كرامات كما تصفه المصادر[3].

وفي القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي ظهر في عدن عدد من الأحباش الذين أدُّوا دورًا كبيرًا على مستوى الحياة السياسية والعلمية، منهم: الفقيه جمال الدين محمد بن مؤمن الزيلعي (ت: 737هـ/ 1336م) الذي يقول بامخرمة[4] عنه إنه من بلد السودان من ناحية زيلع، ونتيجة

(1) الملك الأفضل، العطايا السنية، ص287 - 290.
(2) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص63 - 64.
(3) الشرجي، طبقات الخواص، ص133 - 134.
(4) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص227 - 229.

لما تميز به من علم وسياسة تقلد العديد من المناصب السياسية في عهد السلطان المجاهد علي الرسولي (721 - 764هـ/ 1321 - 1362م)، ومفتاح الطواشي الحبشي اليمني الذي ولي إمرة عدن في مدة حكم السلطان الأشرف الثاني إسماعيل بن العباس (778 - 803هـ/ 1376 - 1400م)[1].

إن المطلع على جميع تلك الجماعات التي دخلت عدن واستقرت فيها قد يلاحظ أنها كانت تختلف اختلافًا كاملًا في الجنس واللون واللغة والديانة والمذهب، ومع ذلك تعايشت هذه الجنسيات مع بعضها، وتداخلت مع السكان الأصليين لمدينة عدن أو القبائل المحيطة بها، واختلطوا بهم، وتزاوجوا معهم، وتداخلوا فيما بينهم في الشارع والعمل دون أن تظهر لنا المصادر التاريخية التي دونت لعدن أي تمايز أو خلاف فيما بين تلك الجماعات، ونتيجة لذلك التداخل أصبح هؤلاء جزءًا لا يتجزأ من المجتمع العدني، بل أساس فئاته الاجتماعية التي تشكل منها المجتمع العدني بعد أن انصهر فيه هؤلاء القادمون عبر البحر وغيره.

المبحث الرابع
دور الوافدين بحرًا في تشكيل طبقات المجتمع العدني

مما لا شك فيه أن البحر كان سببًا رئيسًا في تنوع التركيبة السكانية لعدن، لاسيما أنه فتح المدينة على العالم الخارجي، وجعلها على تواصل دائم مع المحيط الجغرافي لها وغيره، كما جعلها من المدن المتميزة عبر

(1) ابن حجر العسقلاني، إنباء الغمر، ج7، ص249.

التاريخ لما كان لذلك من أثر في تنوع عادات أهلها وتقاليدهم، ولغتهم، ولهجاتهم، ونمط حياتهم، ومعمارهم، وأزيائهم وملابسهم[1]، ومع كل ذلك احتضنت مدينة عدن كل هؤلاء، لدرجة لم ينظر إليهم كدخلاء على المدينة التي ظلت محافظة على طابعها العربي واليمني الذي ارتبط بالعمق التاريخي لبلاد اليمن، وقد سمح هذا الأمر لأن يشكل القادمون إلى عدن عبر البحر أساسًا لفئات والطبقات الاجتماعية التي تكون منها المجتمع العدني، لاسيما بعد أن تزاوج أفراد من هؤلاء مع سكان هذه المدينة[2] ليظهر فيها جيل جديد من المولدين الذين جمعوا بين صفات أهل عدن أو اليمن وبين القادمين عليها.

لقد ظهر من بين كل تلك الجماعات القادمة لمدينة عدن فئات وطبقات اجتماعية انخرطت بين فئات أهل عدن وطبقاتهم ومن فيها من العرب، فظهر منهم: الولاة والحكام الذي تولوا مسؤولية التصرف في شؤون هذه المدينة، رغم أنهم من غير أهلها، كما يذكر عن: الأمير عز الدين أبو عمر عثمان بن علي الزنجيلي (ت: 583هـ/ 1187م) الذي أوكل إليه الأيوبيون حكم بعض مناطق اليمن، ومنها عدن[3]، وأبو المحاسن شرف الدين محمد بن نصر الله بن عنين الأنصاري الدمشقي (ت: 630هـ/ 1233م)، والي السلطان سيف الإسلام طغتكين بن أيوب على عدن[4].

(1) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص107، 111.

(2) الجندي، السلوك، ص419.

(3) الجندي، السلوك، ج1، ص462 – 463؛ السخاوي، التحفة اللطيفة، ج2، ص249؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص131 – 132.

(4) ابن خلكان، وفيات الأعيان، ج5، ص14 – 15؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج1، ص6 – 7؛ ج2، ص15 – 16.

كما تولت بعض الأسر القادمة إلى عدن عبر البحر أعلى المناصب والمراكز الحكومية في هذه المدينة، مثل أسرة بني الخطباء المصرية التياعتلى بعض أفرادها منصب النظر أو الناظر في عهد السلطان الأشرف الثاني إسماعيل بن الأفضل[1].

وفي الوقت نفسه، أدى أفراد من القادمين إلى عدن دورًا كبيرًا في انعاش اقتصاد هذه المدينة، لاسيما ممن عملوا في التجارة والبيع والشراء في أسواق عدن، ويشير الجندي[2] إلى عدد من هؤلاء التجار، مثل: تجار الإسكندرية، وتجار بلاد المغرب العربي، وممن برز منهم خاصة من تجار مصر خلال تلك المدة: التاجر عبد الله بن عبد الجبار الأموي العثماني البزاز الكرامي (ت: 614هـ/ 1217م)، والتاجر أبو محمد عبد الله بن عمر بن أبي زيد النكزاوي الإسكندراني (ت: 683هـ/ 1284م) الذي استمر في التجارة في عدن[3]، والتاجر يوسف بن عبد الوهاب بن عبد الرحمن بن موسى الصوافي التميمي المصري[4] الذي مارس التجارة في عدن مدة طويلة، والتاجر الفقيه طاهر بن علي، إمام أحد مساجد عدن، والمعروف بتجارته، وتسخير أمواله لعمل الخير في عدن، وترميم مساجدها[5].

ومن العراق: التاجر محمد بن الحسن بن عبدويه المَهْرُوباني البصري (ت: 525هـ/ 1131م) الذي تنقل بتجارته بها بين سواحل البصرة

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج1، ص10 – 11.
(2) السلوك، ج1، ص304.
(3) بامخرمة، قلادة النحر، ج3، ص3027.
(4) الجندي، السلوك، ج2، ص419.
(5) السلوك، ص419.

ومدينة عدن[1]، والتاجر المعروف بالشهاب صقر التكريتي[2]، والتاجر مفلح الكوفي الذي عاش في عدن، وخلف أولادًا فيها بعد أن اجتهد في تربيتهم التربية الصالحة، وبرز منهم ابنه علي (ت: 709هـ/ 1309م)[3].

ومن خراسان، التاجر الفقيه أبو أحمد الزكي بن الحسن البيلقاني (ت: 676هـ/ 1277م) الذي وجد في حالة الانتعاش التجاري التي كانت تعيشها عدن فرصة لأجل تنمية ثروته واستثمارها، فعاش في عدن بعد أن وجد فيها مقومات الحياة لاسيما العلمية والتجارية[4].

ونتيجة للانتعاش التجاري برز في عدن عدد من الأسر التجارية الغنية في ذلك الحين، مثل: أسرة بني الخطباء المصرية، التي قدمت إلى عدن للعمل بالتجارة، فطاب لها العيش فيها، واستقرت بها، ونمت تجارتها، وامتلك أفراد منها العقارات والأملاك في شوارعها وأسواقها[5].

كما عمل أفراد من القادمين إلى عدن عبر البحر في سلك القضاة، على الرغم من أنهم ليسوا من أبناء هذه المدينة، ومن أشهر من عرف منهم: القاضي أثير الدين محمد بن محمد بن بُنان الأنصاري المصري[6]، والقاضي الصالح سالم بن عبد الله الهندي وغيرهم[7].

(1) الأهدل، تحفة الزمن، ج1، ص205 – 206.
(2) الملك الأفضل، العطايا السنية، ص598.
(3) الجندي، السلوك، ج2، ص440.
(4) بامخرمة، قلادة النحر، ج3، ص3005.
(5) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج1، ص10 – 11.
(6) ابن سمرة الجعدي، طبقات فقهاء اليمن، ص230؛ الكتبي، محمد بن شاكر، فوات الوفيات، ج3، تحقيق: إحسان عباس، دار صادر، ط1، بيروت، 1974م، ص269 – 260.
(7) ابن بطوطة، تحفة النظار، ج1، ص261.

وإضافة إلى ذلك، ظهر من بين الجماعات القادمة إلى عدن كبار العلماء والأدباء والشعراء والمفكرين والأطباء وغيرهم، أمثال: الأديب والشاعر نصر الله بن قلاقس الإسكندراني سنة 565هـ/ 1170م[1]، والعلامة الرشيد أحمد بن علي بن إبراهيم بن الزبير الأسواني الذي برع في علم الشريعة والشعر والرياضيات والأدب والهندسة والمنطق وعلوم الأوائل[2]، والعلامة أبو الفضل الشريف العباسي الذي اشتهر بمعرفته للعديد من العلوم، مثل علوم الطب والمنطق والفلك والموسيقى [3].

كما عاش أفراد من تلك الجماعات القادمة إلى عدن عبر البحر حياة متواضعة بين فئات المجتمع العدني البسيط، وزاول عدد منهم المهن الخدمية في الأسواق والبيوت والحوانيت، كالأعمال الحرفية، والحمالة[4]، وأعمال البناء وغيرها[5].

خلاصة القول، أن تلك الجماعات التي دخلت مدينة عدن بحرًا شكلت جزءًا من الفئات الاجتماعية التي تكون منها المجتمع العدني إضافة إلى سكانها الأصليين، بل كان لهم الدور الأكبر في تشكيل الفئات الاجتماعية التي تكون منها المجتمع العدني الذي تميز بالتسامح والتماسك الاجتماعي.

(1) الخزرجي، العسجد المسبوك، ص90، 91.

(2) الخزرجي، العقد الفاخر الحسن، ج1، ص251 – 252؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ج2، ص4–6.

(3) الجندي، السلوك، ج2، ص433 – 434؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج2، ص204.

(4) ابن بطوطة، تحفة النظار، ج1، ص261.

(5) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص126.

الخاتمة

لقد توصلنا في بحثنا المتواضع هذا والمسمى بـ: (أثر النشاط البحري في تنوع التركيبة السكانية لمدينة عدن من القرن السادس إلى التاسع الهجريين/ الثاني عشر إلى الخامس عشر الميلاديين) ؛ إلى عدد من النتائج والاستنتاجات التي يمكن تلخيصها في الآتي:

1- أن مدينة عدن من المدن اليمنية الساحلية التي تميزت بأصالتها التاريخية ونقاوتها السكانية قبل أن تفد عليها الهجرات البحرية المختلفة.

2- أن القبائل التي كانت محيطة بعدن هي أول من سكن هذه المدينة واستقر فيها، ومن ثم توافدت عليها العديد من الهجرات كأي مدينة ساحلية.

3- أن ميناء عدن وشهرته التاريخية والاقتصادية هو ما زاد من شهرة عدن، وأعطى لها أهمية دولية وإقليمية وعالمية، دفع بالعديد من الأجناس إلى الهجرة إليها للعيش فيها.

4- على الرغم من تنوع الهجرات الوافدة على مدينة عدن منذ التاريخ القديم إلا أن المدة من القرن السادس إلى التاسع الهجريين/ الثاني عشر إلى الخامس عشر الميلاديين كانت من أكثر الأوقات التي زاد فيها عدد القادمين إلى هذه المدينة بحرًا لبروزها التجاري والعلمي، ولوقوعها على طريق الحجاز والحج.

5- أنه كان للوافدين على عدن دور كبير في تنوع تركيبتها السكانية التي ضمت بين أحضانها السكان الأصلين من القبائل التي كانت محيطة بعدن، وبعض أبناء اليمن الذين وجدوا فيها سبل العيش والحياة، والوافدين من مختلف البلاد الإسلامية وغيرهم من العرب والعجم.

6- أنه على الرغم من ذلك التنوع السكاني في عدن إلا أنها حافظت على هويتها العربية والإسلامية الأصيلة.

7- أن التنوع السكاني لعدن جعلها متحفًا بشريًا وطبيعيًا لشعوب وأجناس وأشكال وألوان ولغات ولهجات مختلفة، قد لا نجدها في كثير من مدن الجزيرة العربية.

8- انعكس هذا التنوع على عادات الناس، وتقاليدهم، ودياناتهم، ومذاهبهم، ومناسباتهم، ومأكولاتهم، وغيرها نتيجة لاختلاف أجناسهم، مع حفاظ المدينة على طابعها الإسلامي الأصيل، وهي صفة نجدها في العديد من المدن الساحلية.

تأمين الطرق الملاحية لميناء عدن
منذ منتصف القرن السادس إلى منتصف القرن التاسع الهجري

د. عبد الحكيم محمد ثابت العراشي
أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية المشارك
جامعة عدن – كلية التربية

اشتهرت عدن في عالم التجارة خلال عصور ما قبل الإسلام كممر بحري مهم، وأصبح ميناؤها الميناء الذي يستطيع نقل تجارة الشرق إلى الغرب والعكس، لذا كانت سوقًا وميناء لكبار تجار اليونان والرومان، فكانوا يقصدونها في رحلات منتظمة خلال مواسم معينة، كذلك كانت عدن مركزًا لتبادل السلع الإفريقية والهندية والمصرية، ومكانًا تبحر منه السفن إلى الهند، والصين، بل كل بلدان المشرق.

ولهذا فإن ميناء عدن هو فرضة اليمن، وخزانة المغرب، ومعدن التجارة، وخزانة بضائع الهند والسند، والصين، والعراق، وعمان، والبحرين، ومصر، وجدة، وفارس، والزنج، والحبشة.

كما أن ميناء عدن كان يمثل مركزًا تجاريًا عالميًا، يتم فيه التبادلات السلعية المختلفة؛ ومع زيادة الازدحام ع4ليه، واعتماد الدولة في دخلها عليه بشكل كبير، كان لزامًا وضرورة وجود تنظيم إداري، ومالي، وسياسة جمركية تنظم العمل، وتنشط الحركة التجارية.

ومن هذا المنطلق نالت الطرق البحرية ومرافقها العناية الكبيرة، وقُدم لها كثير من الخدمات المتاحة، التي ساهمت في تنقل السفن التجارية بكل يسر وسهولة، فمن هذه الخدمات قيامهم بإنشاء مراكز صناعية لإصلاح السفن، وصيانة المتعطل منها في ميناء عدن، وكذا العمل على تنظيم

الطـرق الملاحيـة، ونـشر الأمـن حولهـا وتأمينهـا، وهـذا هـو الهـدف الرئيـس لهـذا الدراسـة.

أولًا: العناية بالطرق الملاحية والآثار المترتبة على اضطرابها

1- العناية بالطرق الملاحية

ممـا لا شـك فيـه أن النشـاط التجـاري البحـري يتطلـب العنايـة بالطـرق البحريـة؛ لأنهـا تمثـل شريانًـا حيويًـا مهـمًا لا يمكـن الاسـتغناء عنهـا في الحيـاة الاقتصاديـة عامـة والتجـارة البحريـة خاصـة، فهـي عصـب الحيـاة البحريـة بـين عـدن وأقطـار العـالم الخارجـي منـذ أقـدم العصـور، ولهـا دور كبـير في ربـط عـدن بالأسـواق الخارجيـة في كثـير مـن البلـدان التـي دخلـت معهـا في دائـرة التبـادل التجـاري، فقـد سـلكت السـفن التجاريـة طرقًـا متعـددة وصـولًا إلى عـدن.

ومـن هـذا المنطلـق نالـت الطـرق البحريـة ومرافقهـا عنايـة مماثلـة مـن قبـل حـكام عـدن، وقدمـوا لهـا كثـيرًا مـن الخدمـات المتاحـة، التـي سـاهمت في تنقـل السـفن التجاريـة مـن جميـع البلـدان إلى عـدن بـكل يـسر وسـهولة، مـن هـذه الخدمـات قيامهـم بإنشـاء مراكـز صناعيـة لإصـلاح السـفن وصيانـة المتعطـل منهـا في مينـاء عـدن، ليـس هـذا فحسـب بـل وفـروا الميـاه الصالحـة للـشرب للمسـافرين حتـى يتـزودوا منهـا عنـد السـفر، وحفـروا العديـد مـن الآبـار في كثـير مـن المناطـق السـاحلية التـي كانـت تطـل عـلى شـاطئ البحـر الأحمـر والبحـر العـربي[1].

---

(1) المسعودي: أبو الحسن علي بن الحسين، مروج الذهب ومعادن الجوهر، حققه وقدم له: مصطفى السيد، المكتبة التوفيقية، القاهرة، 2000م، 2/ 19؛ شهاب، حسن صالح، عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، الطبعة الأولى، 1410هـ/ 1990م، ص148- 152.

إلا أن تأمين خطوط الملاحة البحرية يعد أهم الجوانب التي حظيت بالاهتمام الكبير، لما تمثله من أهمية كبيرة في استقرار الحركة التجارية البحرية، وكذلك تنشيطها وتشجيع التجار من القدوم البضائع وتوريدها.

والمتتبع لخطوط الملاحة البحرية لميناء عدن- من زاوية التأمين- يستطع أن يلحظ انهماك الحكام في تأمين خطوط التجارة في البحر الأحمر والبحر العربي، وردع كل من تسول له نفسه المساس أو التعرض لحركة الملاحة.

2- الآثار المترتبة على اضطراب الطرق الملاحية

من الطبيعي أن أي منطقة تجارية نشطة لابد أن تتعرض للعديد من الاضطرابات، التي تتعرض لها طرقها التجارية.

السؤال المطروح هنا هو: هل كانت خطوط الملاحة البحرية في البحر الأحمر والبحر العربي تتعرض للإغارة والتقطع وعرقلة الحركة التجارية؟.

هناك إجماع لدى جمهور المؤرخين على أن حركة التجارة البحرية كانت تتعرض لأعمال القرصنة والنهب، وتعطيل النشاط التجاري لمدة زمنية طويلة.

وإذا ما أمعنا النظر في الروايات التاريخية التي أشارت إلى ما كانت تعانيه خطوط الملاحة البحرية في البحر الأحمر والبحر العربي، سنجد أن الصورة الكاملة للروايات التاريخية تشير إلى أن استقرار خطوط الملاحة البحرية واضطرابها مرتبط ارتباطًا وثيقًا بقوة الحكام وضعفهم.

ومع هذا يعود السؤال ليفرض نفسه مرة أخرى ولكن بشكل مختلف عن سابقه وهو كيف كانت تحدث هذه الأمور، وهل كانت تسير على وتيرة واحدة، وما هو دور الحكام في مواجهة هذه الأعمال التخريبية؟.

إن الإجابة المنطقية عن هذا السؤال ستكون بالنفي، فمن غير المعقول أن تكون على وتيرة واحدة، وهذا ما يحتاج إلى دراسات، بالإضافة إلى معرفة الدور الذي كان يقوم به الحكام في مواجهة هذه الأعمال التخريبية.

لقد أشار أحد الباحثين[1] إلى أن ظاهرة القرصنة البحرية كانت منتشرة في السواحل اليمنية، وتعود إلى عهود قديمة، حيث كانت لا تسير على وتيرة واحدة، بل كانت تنتشر في أوقات وتختفي في أوقات أخرى، كما أكد أن هذه الظاهرة ظاهرة مشتركة تعاني منها الأقطار الإسلامية العربية القريبة من اليمن، التي ترتبط بصلات تجارية مع اليمن ولاسيما تلك الأقطار التي تقع على سواحل البحر الأحمر، ويعتقد أن الفوضى السياسية التي كانت تعيشها اليمن في القرنين الخامس والسادس الهجريين من العوامل الرئيسة التي ساعدت على انتشار هذه الظاهرة.

ومن المؤكد أن هذه الظاهرة لم تقف بحدود القرنين المذكورين، بل إنها استمرت طيلة العصر الإسلامي، ولكنها لم تكن بتلك القوة إلا بأوقات محدودة، وإذا كان من تفسير لضعف هذه الظاهرة فهو يعود بالدرجة الأولى لجهود الأيوبيين (569-626ه) ومن بعدهم بنو رسول (626-858هـ) للتصدي لهذه الظاهرة والعمل على تأمين خطوط التجارة البحرية.

(1) لقد قدم الدكتور طه حسين هديل دراسة مميزة عن القرصنة البحرية في اليمن، وضح فيها وصف ظاهرة القرصنة وتطورها في العصر الإسلامي. لمزيد من المعلومات ينظر دراسته: القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي، بحث منشور في مجلة جامعة ذمار للدراسات والبحوث الإنسانية، جامعة ذمار، ذمار، العدد (14)، يناير 2012م، ص231-252.

ومع كل التأمينات التي قامت بها الدولة الأيوبية ومن بعدها الرسولية، إلا أن التعرض للطرق التجارية كانت موجودة، لدرجة أنها كانت تقطع الطريق إلى عدن لمدة طويلة تصل إلى السنة كاملة [1].

لقد كان للتقطع البحري وقطع خطوط الملاحة البحرية، حيث كان يقوم لصوص البحر بقطع الطرق البحرية، من خلال التعرض لسفن التجار القادمة إلى ميناء عدن ونهبها، وكذلك سفن الحجاج ونهبها [2].

ومن المؤكد أن هذا الأمر له تأثيره على النشاط التجاري لميناء عدن خاصة، وعلى الحياة الاقتصادية عامة ويمكن لنا أن نوجز هذه التأثيرات بالآتي:

1- عزوف السفن التجارية عن ميناء عدن، نتيجة صعوبة الوصول إليه لتتمون بما تحتاجه، وكذلك خطورة الطريق المؤدي إليه.
2- إن هذا الأمر -عزوف السفن- أدى إلى قلة دخول البضائع المطلوبة من خارج عدن، مما أدى إلى ارتفاع أسعارها.
3- تكدس البضائع المحلية وانخفاض أسعارها.
4- شحة موارد الميناء.
5- فقدان الكثير من الناس لأعمالهم.

ثانيًا: تكوين القوة البحرية لتأمين خطوط الملاحة البحرية لميناء عدن

من المؤكد أن حماية طرق الملاحة البحرية يتطلب وجود قوة عسكرية مؤهلة ومدربة ومجهزة للقيام بالعمليات الحربية في البحر، ولحماية الطرق الملاحية

(1) ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز في اليمن، تحقيق: ركس سمث، (د.ط)، كمردج، لندن، 1974م، ص131.
(2) ابن جبير، أبو الحسن محمد بن أحمد، رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د.ط)، (د.ت)، ص75.

المؤدية إلى ميناء عدن كان لزامًا إعداد هذه القوة المتمثلة في تكوين أسطول بحري حربي، وكذلك تكوين فرق عسكرية متخصصة في الحروب البحرية.

1- بناء الأسطول الحربي

ويبدو أنه قبل مجيء الأيوبيين إلى اليمن كان من الصعوبة القضاء على هذه الظاهرة أو -على الأقل- محاربتها بشكل إيجابي للحد منها، ويرجع السبب في ذلك -كما أحسب- إلى عدم امتلاك الدول التي حكمت اليمن قبل الأيوبيين للمعدات البحرية اللازمة لتعقب المتقطعين ومطاردتهم، المتمثلة بوجود سفن حربية مجهزة تجهيزًا عسكريًا.

من المحتمل أن اليمن قبل مجيء الأيوبيين لم يكن لديها أسطولًا بحريًا يحمي سواحلها، بدليل أن الأسطول البحري الذي أرسله ملك قيس[1] للسيطرة على عدن سنة 545هـ استطاع الدخول إلى عدن دون مقاومة تُذكر[2] لحامية بحرية.

وإذا كان من تفسير لذلك فهو أن الزريعيين - أصحاب السيادة على عدن وقتئذ - لم يكونوا يمتلكون أسطولًا بحريًا، وهو الشيء الذي جعلهم يستسلمون للأمر الواقع.

(1) قيس: وتسمى كيش وكيس، وهي جزيرة تقع على ساحل عُمان في خليج العرب بالقرب من بلاد فارس. ياقوت الحموي، ياقوت بن عبدالله الرومي، معجم البلدان، تحقيق: فريد عبد العزيز الجندي، دار الكتب العلمية، (د. م. ن)، (د. ط)، 1410هـ/ 1990م، ج4، ص479.

(2) ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها: اوسكرلوفجرين، دار التنوير، بيروت، الطبعة الثانية، 1407هـ/ 1986م، ص124 - 126.

مما هو جدير بالإشارة إليه بهذا الصدد ما ذكره بعض الباحثين[1]، أن الزريعيين نتيجة انشغالهم بالصراعات الداخلية لم يتمكن لهم الأمر للتصدي لهؤلاء المتقطعين لخطوط الملاحة البحرية، بل حتى إبعادهم عن السواحل اليمنية، فضلًا عن عدم امتلاكهم أسطولًا بحريًا.

لكن هذا لا يعني أن اليمن لم تكن تمتلك سفنًا، بل على العكس من ذلك، فاليمن قد عرفت صناعة السفن منذُ أقدم العصور، سواء ما قاموا بصناعتها في بلاد اليمن، أو ما قاموا بصناعتها في دور صناعة السفن التي أسسوها في بلاد الهند[2]، وبعبارة أخرى إن اليمن لم تمتلك أسطولًا ذا تصميم عسكري، ومجهزًا بالجند، ومشحونًا بالأسلحة يرابط في سواحلها، لكنها كانت تمتلك ما يمكن أن نسميه بـ «الأسطول التجاري».

ويعزو بعض الباحثين[3] ذلك إلى طبيعة النظام العسكري للدول اليمنية التي حكمت اليمن خلال العصر الإسلامي -قبل مجيء الأيوبيين-، حيث كانت لا تمتلك جيشًا نظاميًا، وإنما كانت تستخدم النظام العسكري القبلي في حروبها القائمة على التجنيد وقت الحرب، والتسريح في وقت السلم، هذا بالإضافة إلى أن اليمن لم تكن مواجهة لبلدان تمتلك أسطولًا بحريًا، يفرض عليها مجابهتها بقوة بحرية مماثلة.

(1) هديل، القرصنة البحرية، ص237.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141، 142، 266.

(3) السروري، محمد عبده محمد، الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (429هـ/ 1037م) إلى (626هـ/ 1228م)، الأهرام، القاهرة، الطبعة الأولى، 1997م، ص426؛ الفيفي، محمد يحيى، الدولة الرسولية في اليمن: دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (803-827هـ/ 1400-1424م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت الطبعة الأولى، 1425هـ/ 2005م، ص 388.

وعندما قدم الأيوبيون إلى اليمن سنة 569هـ/ 1173م اصطحبوا معهم أسطولًا يتكون من عدة سفن عُرفت بـ: «الشواني»[1]، إذ أن إرسال الأسطول إلى اليمن لحماية سواحلها من أي غزو صليبي محتمل كان من أهم أهداف الحملات الأيوبية إلى اليمن[2].

وقد أشارت إحدى الروايات[3] إلى أن تلك السفن ظلت راسية في

---

(1) **الشواني**: تعدُّ من أهم القطع الحربية في الأساطيل الإسلامية، وأكثرها استعمالًا، وكانت تسير بمائة وأربعين مجدافًا، وتزود بالأبراج والقلاع للدفاع والهجوم. وتحتوي على أهراء لخزن الحبوب وصهاريج لخزن المياه، وعدد من الرجال البارعين في أعمال الحيل الحربية والنقب، ويرمى منها النيران والنفط على العدو، أما من حيث سعتها للجُند فهو مختلق باختلاف حجم سعتها؛ فمنها ما يحمل مائة وخمسين رجلًا، ومنها ما يحمل نحو ألف. ينظر: ابن مماتي، أسعد، كتاب قوانين الدواوين، جمع وتحقيق: عزيز سوريال عطية، مطبعة مصر، القاهرة، (د.ط)، 1943م، ص340؛ المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر، المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، دار صادر، بيروت، (د.ط)، (د.ت)، ج2، ص293؛ حماد، أسامة أحمد، مظاهر الحضارة الإسلامية في اليمن في العصر الإسلامي «عصر دولتي بني أيوب وبني رسول»، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 1425هـ/ 2004م، ص223.

(2) ناقش عدد من الباحثين أسباب مجيء الأيوبيين إلى اليمن، لمعلومات أوفى ينظر: محمد عبد العال، الأيوبيون في اليمن مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم، الهيئة المصرية العامة، القاهرة، (د.ط)، 1980م، ص70 ؛ السروري، الحياة السياسية، ص260- 262؛ الميسري، محمد عبد الله، الإمام المنصور بالله عبد الله بن حمزة ودوره في إحياء الدولة الزيدية في اليمن (593-614هـ)، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1425هـ/ 2004م، ص42 - 43؛ فرحان، عباس علوي، بنو حاتم الهمدانيون (492-626هـ): دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1426هـ/ 2005م، ص 93-96.

(3) القلقشندي، أحمد بن علي بن أحمد (ت:821هـ)، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، نسخة مصورة عن المطبعة الأميرية، مطابع كونستاتوماس، القاهرة، 1383هـ/ 1963م، ج5، ص456.

ميناء عدن، لمدة تزيد على العشر سنوات، ثم استأنفت عملها من جديد في عهد السلطان العزيز طغتكين (579-593هـ/ 1183هـ - 1197م)، حيث قامت بمهمة حماية السفن التجارية والسواحل اليمنية وذلك عندما اشتدت أعمال القرصنة[1].

وظل هذا الأسطول المتواضع على ما هو عليه، بل ربما أصبح غير ذي نفع في العصر الأيوبي وبداية العصر الرسولي، ولما تولى السلطان المظفر (الأول) مقاليد الحكم عمل على إنشاء أسطول ضخم، وذلك عندما أراد تجهيز حملته إلى ظفار الحبوضي، إذ عمل على ترميم المراكب القديمة وإنشاء مراكب جديدة[2]، حتى بلغ عدد قطع الأسطول ألف قطعة بحرية من مختلف الأنواع[3].

مما سبق يتضح أن الأيوبيين هم أول من أنشأ الأسطول في اليمن، لكن هذا الأسطول لم يكن أسطولًا متكاملًا، حيث إنه كان يتكون من مجموعة من السفن الحربية هذا من جهة، كما أنهم لم يعملوا على تطويره من جهة أخرى، ومع هذا فقد شكَّل هذا الأسطول نواة للأسطول الحربي اليمني، وبقي الأسطول على ما هو عليه حتى عهد السلطان المظفر (الأول) الذي عمل على إنشاء العديد من القطع البحرية، ليصبح أسطولًا حربيًا متكاملًا، وبهذا يكون السلطان المظفر (الأول) هو المؤسس الأول للأسطول الحربي اليمني.

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141 – 142.

(2) الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عني بتصحيحه: محمد بن علي الأكوع، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء/ دار الأدب، بيروت، الطبة الأولى، 1403هـ/ 1983م، ج2، ص209.

(3) ابن حاتم، السمط الغالي، ص511.

2- تكوين الفرق العسكرية البحرية:

أ) إعداد فرق عسكرية للقتال البحري

مما لا شك فيه أن بداية تأسيس الجيش النظامي في اليمن يعود إلى عصر الدولة الأيوبية، واكتملت مراحل تطوره في عصر الرسولية، وإذا ما لاحظنا تحركات الجيش وطرق قتاله في عصر بني رسول سنجد أنه كان ينطلق من استراتيجية عسكرية منظمة تقوم على أساس استراتيجيتين فرعيتين هما:

- **الاستراتيجية التنظيمية والتجهيزية**

تنبثق منها عدة استراتيجيات ثانوية، وما يهمنا من هذه الاستراتيجيات في هذا البحث هو الاستراتيجية التي تقوم على إعداد فرق وحدات متخصصة لمواجهة أي طارئ ؛ أي وحدات للتدخل السريع، ومنها التدخل في المعارك الحربية البحرية السريعة والخاطفة.

- **الاستراتيجية الطبوغرافية**

وهذه الاستراتيجية تقوم على دراسة طبيعة الأرض، وتتمثل في:

* دراسة طبيعة الأرض التي تُقام عليها المعركة من حيث: الصلابة، والرطوبة، والوعورة، والاستواء، والمياه.

* التعرف على العوارض الطبيعية مثل: الجبال، والهضاب، والتلال، والسهول، والبحار.

وبناء على ما ذُكر نستطيع القول إن الجيش اليمني -وخاصة الرسولي- قد تم إعداده للمعارك البحرية؛ أي أن فكرة حماية الخطوط الملاحية لم تكن غائبة عن القادة العسكريين.

ب- الفرق البحرية

من أجل هذا الغرض أنشؤوا فرقًا خاصة للقتال البحري، تم تنظيمها وتدريبها وتجهيزها بصورة جيدة تتناسب مع حجم المهمة الموكلة لها، ومن أهم الفرق التي تم إعدادها لهذا الغرض:

- النشَّابة

هم حملة الأقواس الذين يرمون بالسهام (النشاب)، وكان لهم دور مهم في المعارك، حيث إن المعارك تبدأ بالتراشق بالنشاب [1]، وقد كان لها دور كبير في الحماية البحرية.

- الجرخية

وهم جنود ينتسبون إلى الجرخ، وهي آلة حربية تُستعمل للرمي [2]، فقد كان يشارك جُند الجرخية مع غيرهم من الرماة في الدفاع عن الحصون والقلاع [3]، وفي الدفاع عن السواحل، وكذلك حماية السفن التجارية من اعتداءات قراصنة البحر [4].

---

(1) الأفضل الرسولي، العباس بن علي بن داوود بن يوسف (ت:778هـ)، رسالة في القتال، تح: علي بن سالم آل نصيف، رسالة ماجستير، جامعة مانشستر، لندن، 1414هـ/ 1993م، ص80.

(2) دهمان، محمد أحمد، معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت/ دار الفكر، دمشق، (د.ط)، 1410هـ/ 1990م، ص52.

(3) ابن حاتم، السمط الغالي، ص290.

(4) نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تح: محمد عبد الرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، الطبعة الأولى، 2003م، ج1، ص176.

- **النفاطون**

وهم الذين يرمون النفط بالنفاطة لإحراق حصون الأعداء ومعداته[1]، كما يُناط بالنفاطين مهمة حراسة السفن من القراصنة، ومطاردة سفن المهربين[2].

مما سبق يتضح أنه تم إعداد فرق للحماية البحرية من فرق الرماية ذات المسافات البعيدة التي لها أثر في إحداث الأضرار بالعدو كحرق سفنه.

ومما هو جدير بالإشارة إليه بشأن هذه الفرق، فقد تم الاهتمام بها، حيث كان يُصرف لها عن كل سفرة بحرية إكرامية جامكية (راتب شهرين[3]–علاوة تقدر بمرتب شهرين–، وقد كانت تُصرف هذه النفقة على الجند المرابطين في مواقع خطيرة ومواجهة للعدو أو مناطق موبوءة، وتعد من أكبر النفقات المالية، والهدف منها هو إغراء الجند على الصمود في تلك المواقع، وهي تشبه ما تنفقه الجيوش الحديثة على الجند المرابطين في مواقع خطرة وغير مرغوبة، مثل: علاوة الصحراء وعلاوة الجزر والبحر.

ثالثًا- الإجراءات الأمنية لتأمين خطوط الملاحة

1- إقامة نقاط في الممرات البحرية المهمة

من الأساليب التي اتخذت للحد من أعمال التقطعات لخطوط التجارة البحرية، ومراقبة كل من تسول له نفسه العبث بها، هو القيام بعمل نقاط

(1) السلومي، عبد العزيز عبد الله، ديوان الجند: نشأته وتطوره في الدولة الإسلامية حتى عصر المأمون، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، الطبعة الأولى، 1406هـ/ 1986م، ص354.

(2) مؤلف مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، تح: عبد الله محمد الحبشي، دار الكتاب العربي، دمشق، الطبعة الأولى، 1405هـ/ 1984م، ص124.

(3) نور المعارف، ج1، ص176.

أمنية، أو دوريات غير ثابتة، تهدف إلى مراقبة تحركات المخالفين أو الذين يقومون بنهب التجار تجارتهم، وكذلك إعاقة المسافرين في البحر، ومن ثم التحرك السريع لردعهم.

فمن الشواهد التاريخية على ذلك تلك الرواية التاريخية التي تفيد خروج دوريات عسكرية لتتمركز في المضايق البحرية كمضيق باب المندب، بهدف مراقبة سفن القراصنة والمجورين، والقيام بالإبلاغ عنها بعد محاصرتها والقبض على من فيها[1].

من الرواية السابقة نستخلص الآتي:

- تسيير دوريات منتظمة، واتخاذ مراكز مراقبة بحرية.
- تقوم هذه الدوريات ونقاط المراقبة بعمليات التدخل السريع لانقاض الموقف، أو على الأقل الحد منه.
- من المحتمل أن أفراد هذه الدوريات يكونون على أهبة الاستعداد التام للتدخل، كما أنهم معدُّون إعدادًا عسكريًا يؤهلهم للقيام بالمهمات المناطة بهم.
- يبدو أن هذه الدوريات تتمتع بشبكة جيدة من التواصل فيما بينها، وكذلك مع المركز الرئيس للقوة البحرية الكائن في ميناء عدن، الذي يعد المركز العام للقيادة البحرية في اليمن.

2- الحراسات الساحلية

مما لا شك فيه أن مسألة تأمين السواحل من المسائل الرئيسة والمهمة للتأمين البحري والمراقبة البحرية، ونتيجة لهذه الأهمية فلا عجب أن نرى

(1) نور المعارف، ج1، ص176.

اليوم جميع دول العالم تولي هذه المسألة أهمية كبرى، حيث إنها تعد بمثابة ثغرات ومسامات تتسرب منها عمليات التهريب، وتنطلق منها عمليات السطو على التجارة البحرية؛ هذا بالإضافة إلى احتمال مباغتة العدو.

فعلى الرغم من الجهود المبذولة لمواجهة العدوان على خطوط الملاحة البحرية، من خلال تحرك الأسطول البحري لمواجهة المعتدين؛ إلا أن الاعتداء لم يتوقف، رغم كل تلك الجهود والمحاولات، والأموال الطائلة التي كانت تنفق على عمليات التأمين البحري، ولعل ما يؤكد ذلك عجز خزانة آخر ملوك بني أيوب الملك المسعود يوسف بن الكامل الأيوبي (612-626هـ) أمام ما يصرف على الشواني من أموال[1].

وهذا الأمر جعل الدولة تعيد النظر في السياسة الأمنية لتأمين خطوط الملاحة البحرية، فقد تم عقد عدة مشاورات ومدارسات بين الحكام والقادة العسكريين، ووجهاء القوم، ولعل أبرز تلك المشاورات التي عقدها الملك المسعود مع ولاته وقادته في سنة 625هـ، والذين خرجوا من هذا التشاور بالتشديد على أمن السواحل فوضع ذلك موضع التنفيذ، فتراجع هذا الخطر الذي كان يهدد أمن الملاحة البحرية واستقرارها[2].

مما ذكر يتبين استفحال الأخطار التي تهدد الملاحة رغم الأموال الطائلة وخروج الأسطول البحري، مما اضطر الأمر إلى تأمين السواحل، وهذه الاستراتيجية وضعت حيز التنفيذ في أواخر العصر الأيوبي.

وبناء على ذلك نستطيع القول إن بداية ظهور فرق حراسة السواحل يعود إلى سنة 625هـ، ثم استمرت في العصر الرسولي، والذي تم تطويرها

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص132.

(2) المصدر نفسه، ص132.

إلى فرق مؤهلة، حيث كان يسند حماية لبعض فرق الرماة الدفاع عن السواحل وكذلك حماية السفن التجارية من اعتداءات قراصنة البحر[1].

مما سبق يتضح انهماك القادة في وضع الاستراتيجيات والخطط للتأمين البحري، ومتابعة أي خلل يحدث في الأمن البحري ومراقبته، وإذا ما حدث الخلل أسرعت القيادة لإصلاحه بحسب ما تقتضيه الظروف؛ ففي حين حدث قصور في التأمين البحري من قبل الأسطول البحري العسكري، ومرد هذا القصور ليس في التقصير بمهامه، وإنما في اتساع السواحل التي تعد محطات انطلاق للمعتدين على الملاحة البحرية؛ نرى أن الاستراتيجية الأمنية تقتضي إنشاء الحراسة الساحلية، التي تتشابه في مهامها بما يسمى اليوم حرس السواحل أو خفر السواحل.

3- ملاحقة القراصنة

وهم جماعة من الأفراد ممن يقومون بالتعرض للسفن التجارية لسرقتها، وممارسة أعمال السلب والنهب للمسافرين بحرًا من حجاج وغيرهم، وهم بذلك يشبهون القراصنة في الوقت الحاضر.

وقد نعتتهم المصادر اليمنية التي تم الوقوف عليها بتسميات تدل على انحرافهم الأخلاقي، فمن تلك التسميات: لصوص البحر[2]، قطاع طريق المسلمين في البحر[3].

(1) نور المعارف، ج1، ص176.

(2) ابن حاتم، السمط الغالي، ص131.

(3) ابن الديبع، وجيه الدين عبدالرحمن بن علي الشيباني، الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد، تحقيق: يوسف شلحد، مركز الدراسات اليمني، صنعاء/ دار العودة، بيروت، (د.ط)، 1993م، ص300.

لقد كانت مدينة عدن هي المقر الرئيس للأسطول الحربي[1]، الذي كان ينطلق منها للقيام بأي مهمة عسكرية بحرية، فمن المهام العسكرية البحرية، مهمة مطاردة القراصنة المتربصين بالسفن التجارية، وكذلك المسافرين من حجاج وغيرهم.

وقد ظل الأسطول يجوب البحار لمطاردة القراصنة[2]، وخاصة في المنطقة الممتدة بين عدن وجزيرة سقطرى، التي تعد من أكثر المناطق عرضة للقرصنة البحرية، وكان القراصنة يختفون ويلجؤون إلى جزيرة سقطرى والجزر المجاورة[3]، فتمكن الأسطول في كثير من الأوقات من إنزال الهزيمة بهم، إلا أنه لم ينهِ هذه الظاهرة نهائيًا.

وإذا كان من تفسير لعدم القدرة على إنهاء هذه الظاهرة فهو يعود بالدرجة الأولى إلى طبيعة تركيب القراصنة وحركتهم غير المنظمة والمفاجئة والخاطفة، بعكس الأسطول المنظم.

4- تعقب المجورين

هم جماعات المهربين، الذين يفرضون على السفن التجارية ضرورة التعامل معهم بدلًا من التعامل مع الدولة العاجزة عن حمايتهم لتمرير ما معهم من بضائع وأموال، بالإضافة إلى ارتفاع الضرائب والمكوس التي

---

(1) العراشي، لعبد الحكيم محمد ثابت سلام، الجيش في اليمن في عصر الدولة الرسولية (626-858هـ/ 1228-1454م دراسة تاريخية، دار الوفاق لدراسات للنشر - عدن، الطبعة الأولى، 1435هـ/ 2014م، ص335، وما بعدها.

(2) ينظر عن تلك الحملات على سبيل المثال: ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141؛ ابن حاتم، السمط الغالي، ص131.

(3) لمعلومات أوفى يُنظر: هديل، القرصنة، ص238.

فرضتها دولة السلطان الظاهر الرسولي (831-842هـ)، وهو الأمر الذي دفعهم لإدخال بضائعهم عن طريق هؤلاء المهربين مقابل مبلغ من المال يتفق عليه الطرفان[1].

وتعد المدة بين سنتي 831-838هـ من الأوقات التي بلغت فيها جماعات المجورين ذروة نشاطهم، حيث تحكموا بالطرق البحرية، وتجرؤوا على مواجهة الحاميات البحرية وقاتلوهم إذا ما واجهوهم، وهو الأمر الذي دفع الأسطول الحربي إلى التحرك من عدن ومواجهتهم بدرجة كبيرة من العنف، حيث تمكن من إحراق مراكبهم، وقتل من فيها[2]، وكان لهذا الأمر أهميته حيث اختفت هذه الظاهرة طيلة القرن التاسع الهجري، بدليل سكوت المصادر عن ذكرها.

5- الحد من النفوذ البحري للحبوضي

تعد الحملة على ظفار الحبوضي[3] من أهم الحملات البحرية في تاريخ اليمن الإسلامي؛ لما لها من أهمية في تأمين الملاحة البحرية في البحر العربي، وما كان لها من صدى، نتيجة لما حققته من انتصار ساحق، هذا بالإضافة إلى الاستعراض للقوة العسكرية البحرية الهائلة التي ضهر بها الرسوليون.

---

(1) هديل، القرصنة البحرية، ص239.

(2) لمعلومات أوفى عن هذه الظاهرة يُنظر: مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص214-225.

(3) ظفار الحَبُوضي: مدينة تقع على الساحل بين حضرموت وعمان وهي اليوم جزء من عمان. ابن الديبع، وجيه الدين عبد الرحمن بن علي الشيباني، قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تح: محمد بن علي الأكوع، بيروت، الطبعة الثانية، 1409هـ/ 1988م، ص328، ح رقم (7).

يفهم مما ذكره السلطان المظفر[1] في رسالته التي أرسلها إلى سالم الحبوضي[2] عقب قيامه بنهب هديته التي أرسلها إلى ملك فارس أن علاقة الأمراء الحبوضيين[3] بالدولة الرسولية في عهد الملك المنصور نور الدين

(1) هو يوسف بن نور الدين عمر الرسولي، ثاني سلاطين بني رسول وأقواهم، وقد بلغت الدولة الرسولية في عهده أوج ازدهار وتوسعها، حيث استطاعت الدولة الرسولية في عهد السلطان أن تبسط نفوذها على اليمن، كما أنها سيطرت على معظم الحجاز بما فيها الحرمين، فأصبحت حدودها تمتد من الساحل الغربي للبحر الأحمر في أقابودهلك غربًا إلى ظفار في عمان شرقًا، ومن أقصى حدود المدينة المنورة شمالًا إلى خليج عدن وبحر العرب جنوبًا. لمزيد من المعلومات ينظر: العراشي، عبدالحكيم محمد ثابت، الدولة الرسولية في عهد السلطان المظفر الأول يوسف بن عمر (647- 694هـ): دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1427هـ/ 2006م.

(2) هو الأمير سالم بن إدريس بن أحمد بن محمد بن أحمد الحبوضي الحضرمي الأصل، الحامد، صالح، تاريخ حضرموت، مكتبة الإرشاد، صنعاء، (د.ط)، 1423هـ/ 2003م، ج2، ص543. وذكر باوزير أنه سالم بن إدريس بن محمد بن أحمد بن محمد بن أحمد الحبوضي. سعيدعوض، صفحات من التاريخ الحضرمي، مكتبة الثقافة، عدن، (د.ط)، د.ت، ص89.

(3) يُنسب الأمراء الحبوضيون إلى محمد بن أحمد الحبوضي الذي كان تاجرًا مع الأمير أبي عبدالله محمد بن أحمد الأكحل المنجوي ثم المذحجي أمير مرباط، ولما توفي بعد 600هـ ولم يكن له عقب، ولم يوجد من أسرته من يصلح للولاية، قام محمد الحبوضي بإدارة البلاد واستمر حكمه إلى حوالي سنة 620هـ، ثم انتقل الحكم إلى ابنه أحمد - باني مدينة ظفار- الذي على ما يبدو أنه لقي معارضة من المنجويين الذين حاولوا استعادة ملكهم، فدارت بينهم حروب أدت إلى خراب العاصمة مرباط، فتمكن من هزيمتهم واستمر الحكم بعد ذلك في الحبوضيين حتى آخرهم سالم بن إدريس. ينظر: الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، السلوك في طبقات العلماء والملوك، تح: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، صنعاء، الطبعة الثانية، 1416هـ/ 1995م، ج1، ص453، 456، 461.

وبداية حكمه -المظفر- كانت جيدة، ولكن ما لبثت أن تدهورت بعد سنة 670هـ حتى آل الأمر إلى تجهيز السلطان المظفر حملة على بلادهم والقضاء على إمارتهم.

وبهذا الصدد ذكر المؤرخون[1] أن سبب تجهيز السلطان المظفر حملاته على ظفار الحبوضي يرجع إلى أن سالم الحبوضي قام بنهب هدية السلطان التي أرسلها إلى ملك فارس وأراد بهذا العمل تعويض ما فاته في حضرموت من ضياع للأموال، إذ أنه قام بشراء الكثير من حصون البلاد الحضرمية وقلاعها من أهلها بعد ما عرضوا عليه شراءها نتيجة القحط الشديد الذي أصابهم، ولكنهم ما لبثوا أن غدروا به واستولوا عليها.

لقد حاول السلطان المظفر حل المشكلة بالطرق السلمية ولكنه أخفق في ذلك، بل إن سالم الحبوضي قام عقب ذلك بإرسال حملة بحرية للسيطرة على عدن[2]، وكان لهذا العمل الذي لم يقدم على مثله صاحب

---

(1) ابن حاتم، السمط الغالي الثمن، ص506؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص181؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص328؛ يحيى بن الحسين بن القاسم، غاية الأماني في أخبار القطر اليماني، تح: عبدالفتاح عشور، دار الكتاب العربي، القاهرة، (د.ط)، 1388هـ/ 1968م، ج1، ص463.

(2) الحمزي، عماد الدين إدريس بن علي بن عبدالله، كنز الأخيار في معرفة السير والأخبار، دراسة وتح: عبدالمحسن مدعج المدعج، مؤسسة الشراع العربي، الكويت، الطبعة الأولى، 1992م، ص112؛ ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبدالباقي، تاريخ اليمن المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تح: مصطفى حجازي، دار العودة، بيروت/ دار الكلمة، صنعاء، الطبعة الأولى، 1985م، ص96؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص182؛ الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن العسجد المسبوك فيمن ولي اليمن من الملوك، مخطوطة مصورة، نشر وزارة الإعلام والثقافة، مشروع الكتاب 6/ 1، صنعاء، الطبعة الثانية، 1401هـ/ 1981م، ص253؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص329.

الهند والصين ولا ملوك فارس[1] أبلغ الأثر في غضب السلطان إذ أن ذلك العمل من شأنه أن يشجع القوى الطامعة على التحرك للسيطرة على عدن، وفضلاً عن ذلك قام سالم الحبوضي بإفساد صاحب الشحر راشد بن شجعنة[2] وشجعه على الانفصال عن طاعة السلطان المظفر، والامتناع عن دفع الخراج السنوي الذي كان يدفعه له[3].

إن هذه الأسباب لم تكن -على ما يبدو- إلا أسبابًا مباشرة دفعت إلى تجهيز الحملات المذكورة، فمن غير المعقول أن السلطان المظفر الذي سعى جاهدًا إلى توسيع رقعة دولته في بلاد الأشراف الزيديين، بل وحتى في الحجاز يغفل عن التوسع في حضرموت وظفار الحبوضي. وبعبارة أخرى فإن رغبة السلطان في التوسع كانت أحد الأسباب في تجهيز تلك الحملات، بالإضافة إلى أسباب البحرية الأُخرى منها:

أ) وضع حدٍ للتوسع البحري بينه وبين سالم الحبوضي.

ب) تأمين طرق التجارة بين اليمن والهند، حيث إن هذه الطريق قد انقطعت في ذلك الوقت بسبب الغوائر والحروب[4]، وعبث سالم الحبوضي بهذه الطريق وتعرضه للتجارة[5].

---

(1) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص182.

(2) هو راشد بن شجعنة بن ناجي بن راشد بن إقبال بن فارس بن محفوظ بن محرم بن فارس الأكبر، ظل والياً على الشحر من سنة 664هـ إلى سنة 676هـ، وهي السنة التي انفصل فيها عن تبعيته للسلطان المظفر فأخرجه منها. الحامد، تاريخ حضرموت، ج2، ص543.

(3) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص182.

(4) ابن حاتم، السمط الغالي، ص508.

(5) العبدلي، أحمد فضل بن علي بن محسن، هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، ط2، دار العودة، بيروت، 1400هـ/ 1980م، ص76.

وفي سنة 678 هـ تهيأت الظروف للسلطان المظفر لتحقيق هذا الهدف بعدما تمكن من تسوية أوضاعه مع الأشراف الزيديين هذا من جهة، واستغلاله للصراع القائم بين أفراد البيت الحبوضي من جهة أخرى، فقام بإرسال ثلاث حملات في زمن واحد منها الحملة البحرية من عدن بمحاذاة الساحل حتى وصلت ساحل ظفار، والتقت هذه الحملة مع الحملتين في ساحل ظفار حيث دارت المعركة مع قوات سالم بن إدريس الحبوضي وانتهت بهزيمته وقتله، وقتل العديد من أصحابه وأسرهم منهم، ثم تم الاستيلاء على المدينة في رجب سنة 678هـ[1]، وبذلك زال حكم آل الحبوضي.

ولعل الشيء اللافت للنظر في هذه الحملات هو مبالغة السلطان المظفر في تجهيزها، وتلك القوة الهائلة التي سارت لفتح ظفار الحبوضي، حيث تعد الحملة البحرية على ما يبدو من أكبر الحملات البحرية في التاريخ الإسلامي اليمني، إذ أن السلطان حرك أسطوله البحري بمختلف قطعه، وقد وصف ابن حاتم[2] ذلك بقوله: «... ملأت البر والبحر كتائبه».

ويظهر أن هدف السلطان من ذلك كان استعادة هيبته، فقد عَدَّ من غزو سالم الحبوضي لعدن إذلالًا له، كما أنه أراد بذلك توجيه رسالة للقوى الخارجية وكل من تسول له نفسه العبث بخطوط الملاحة البحرية

(1) الحمزي، كنز الأخيار، ص112؛ ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص97؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص184؛ العسجد المسبوك، ص256؛ شنبل، شهاب الدين أحمد بن عبدالله بن علوي، تاريخ حضرموت المعروف (بتاريخ شنبل)، تح: عبدالله محمد الحبشي، الطبعة الأولى، 1415هـ/ 1994م، ص104.

(2) السمط الغالي، ص512.

عبَّر فيها عن مدى قوته وتفوقه البحري، وفعلًا نجح في إيصال الرسالة، إذ أنه بعد سيطرته على ظفار ارتعدت الأقطار خوفًا منه وتهاوت رسل وهدايا الملوك والسلاطين إليه[1] يطلبون رضاه ويخطبون وده.

الخلاصة:

1- لقد كان لأعمال القرصنة أثرها السلبي على النشاط التجاري لميناء عدن خاصة وخطوط الملاحة عامة، فمن أهم تلك الآثار الآتي:

- عزوف التجار والسفن التجارية عن الاتجاه إلى ميناء عدن.
- تدهور النشاط التجاري لميناء عدن.
- تكدس البضائع المحلية بسبب عدم التصدير.
- انعدام بعض البضائع الخارجية من الأسواق اليمنية بسبب توقف الاستيراد.

2- لم تكن ظاهرة القرصنة الظاهرة الوحيدة التي كانت تعيق النشاط التجاري لميناء عدن؛ بل كانت ظاهرة التجوير ظاهرة تسببت في شح الموارد المالية للميناء، بسبب عملية التهريب للبضائع.

3- اتخذت السلطات إجراءات أمنية لمحاربة ظاهرة القرصنة والتجوير والوقوف في وجه أي أطماع للسيطرة أو التوسع في البحر الأحمر والبحر العربي، ويمكن لنا أن نستخلص أهم تلك الإجراءات بالآتي:

- إنشاء أسطول حربي لحماية الطرق الملاحية والسواحل.
- تكوين فرق عسكرية بحرية مدربة ومجهزة للقتال البحري.

(1) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، ج1، ص185؛ العسجد المسبوك، ص256؛ ابن الديبع، قرة العيون، ص330.

- إقامة نطاق بحرية دائمة في الممرات والمضايق البحرية.
- إرسال دوريات عسكرية بحرية.
- القيام بنشر وحدات عسكرية في السواحل.
- ملاحقة القراصنة والمجورين وتدمير قوتهم البحرية.

قائمة المصادر والمراجع

أولًا- المصادر

1. الأفضل الرسولي، العباس بن علي بن داوود بن يوسف (ت: 778هـ).
2. رسالة في القتال، تحقيق: علي بن سالم آل نصيف، رسالة ماجستير، جامعة مانشستر، لندن، 1414هـ/ 1993م.
3. ابن جبير، أبو الحسن محمد بن أحمد.
4. رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د.ت).
5. الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب (ت:732هـ).
6. السلوك في طبقات العلماء والملوك، تح: محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، صنعاء، الطبعة الثانية، 1416هـ/ 1995م.
7. ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي (ت. تقريبًا:702هـ).
8. السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز في اليمن، تح: ركس سمث، كمردج، لندن، (د.ط)، 1974م.
9. الحمزي، عماد الدين إدريس بن علي بن عبدالله (ت:714هـ).
10. كنز الأخيار في معرفة السير والأخبار، دراسة وتح: عبدالمحسن مدعج المدعج، مؤسسة الشراع العربي، الكويت، الطبعة الأولى، 1992م.
11. الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن (ت:812هـ).
12. العسجد المسبوك فيمن ولي اليمن من الملوك، مخطوطة مصورة،

نشر وزارة الإعلام والثقافة، مشروع الكتاب 6/ 1، صنعاء، الطبعة الثانية، 1401هـ/ 1981م.

13. العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عني بتصحيحه: محمد بن علي الأكوع، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء/ دار الأدب، بيروت، الطبعة الأولى، 1403هـ/ 1983م.

14. ابن الديبع، وجيه الدين عبدالرحمن بن علي الشيباني (ت:944هـ).

15. قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تح: محمد بن علي الأكوع، بيروت، الطبعة الثانية، 1409هـ/ 1988م.

16. شنبل، شهاب الدين أحمد بن عبدالله بن علوي (ت:920هـ)

17. تاريخ حضرموت المعروف (بتاريخ شنبل)، تح: عبدالله محمد الحبشي، (د.ن)، الطبعة الأولى، 1415هـ/ 1994م.

18. ابن عبد المجيد، تاج الدين عبدالباقي (ت:744هـ)

19. تاريخ اليمن المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تح: مصطفى حجازي، دار العودة، بيروت/ دار الكلمة، صنعاء، الطبعة الثانية، 1985م.

20. القلقشندي، أحمد بن علي بن أحمد (ت:821هـ).

21. صبح الأعشى في صناعة الإنشا، نسخة مصورة عن المطبعة الأميرية، مطابع كونستاتوماس، القاهرة، 1383هـ/ 1963م.

22. المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين (ت:346هـ).

23. مروج الذهب ومعادن الجوهر، حققه وقدم له: مصطفى السيد، المكتبة التوفيقية، القاهرة، 2000م.

24. ابن المجاور، جمال الدين أبي الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد (ت: بعد626هـ).

25. صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها: اوسكرلوفجرين، دار التنوير، بيروت، الطبعة الثانية، 1407هـ/ 1986م.
26. المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر (ت:845هـ/ 1441م).
27. المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، (د.ط)، دار صادر، بيروت، (د.ت).
28. ابن مماتي، أسعد (ت:606هـ/ 1209م).
29. كتاب قوانين الدواوين، جمع وتحقيق: عزيز سوريال عطية، (د.ط)، مطبعة مصر، القاهرة، 1943م.
30. مؤلف مجهول (ت.د:840هـ).
31. تاريخ الدولة الرسولية، تح: عبد الله محمد الحبشي، دار الكتاب العربي، دمشق، الطبعة الأولى، 1405هـ/ 1984م.
32. نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تح: محمد عبدالرحيم جازم، ج1، 2003، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، الطبعة الأولى.
33. ياقوت الحموي، ياقوت بن عبدالله الرومي (ت: 626هـ).
34. معجم البلدان، تح: فريد عبدالعزيز الجندي، دار الكتب العلمية، (د. ط)، 1410هـ/ 1990م.
35. يحيى بن الحسين بن القاسم (ت:1100 هـ)
36. غاية الأماني في أخبار القطر اليماني، تح: عبدالفتاح عشور، دار الكتاب العربي، القاهرة، (د.ط)، 1388هـ/ 1968م.

ثانيًا- المراجع:

- **باوزير، سعيد عوض.**

1- صفحات من التاريخ الحضرمي، مكتبة الثقافة، عدن، (د.ط)، د.ت.

- **الحامد، صالح.**

2- تاريخ حضرموت، مكتبة الإرشاد، صنعاء، الطبعة الثانية، 1423هـ/ 2003م.

- **حماد، أسامة أحمد.**

3- مظاهر الحضارة الإسلامية في اليمن في العصر الإسلامي «عصر دولتي بني أيوب وبني رسول»، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 1425هـ/ 2004م.

- **دهمان، محمد أحمد.**

4- معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت/ دار الفكر، دمشق، (د.ط)، 1410هـ/ 1990م.

- **السروري، محمد عبده محمد.**

5- الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (429هـ/ 1037م) إلى (626هـ/ 1228م)، الأهرام، القاهرة، الطبعة الأولى، 1997م

- **السلومي، عبد العزيز عبد الله.**

6- ديوان الجند: نشأته وتطوره في الدولة الإسلامية حتى عصر المأمون، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، الطبعة الأولى، 1406هـ/ 1986م.

- **شهاب، حسن صالح.**

7- عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، الطبعة الأولى، 1410هـ/ 1990م.

- **العبدلي، أحمد فضل بن علي بن محسن.**

8- هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، دار العودة، بيروت، الطبعة الثانية، 1400هـ/ 1980م.

- **العراشي، عبد الحكيم محمد ثابت سلام.**

9- الجيش في اليمن في عصر الدولة الرسولية (626-858هـ/ 1228-1454م دراسة تاريخية، دار الوفاق لدراسات للنشر –عدن، الطبعة الأولى، 1435هـ/ 2014م.

10- الدولة الرسولية في عهد السلطان المظفر الأول يوسف بن عمر (647-694هـ): دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1427هـ/ 2006م.

- **فرحان، عباس علوي.**

11- بنو حاتم الهمدانيون (492-626هـ): دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1426هـ/ 2005م.

- **الفيفي، محمد يحيى.**

12- الدولة الرسولية في اليمن: دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (803-827هـ/ 1400-1424م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت، الطبعة الأولى، 1425هـ/ 2005م،

- **محمد عبد العال.**

13- الأيوبيون في اليمن مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم، الهيئة المصرية العامة، القاهرة (د.ط)، 1980م.

- **الميسري، محمد عبدالله سعيد.**

14- الإمام المنصور بالله عبدالله بن حمزة ودوره في إحياء الدولة الزيدية في اليمن (593-614هـ)، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1425هـ/ 2004م.

- **هديل، طه حسين عوض.**

15- «القرصنة البحرية في اليمن في العصر الإسلامي من القرن السادس إلى القرن العاشر الهجري/ القرن الثاني عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي»، بحث منشور في مجلة جامعة ذمار للدراسات والبحوث الإنسانية، جامعة ذمار، ذمار، العدد (14) يناير 2012م،ص 231- 252.

الضرائب البحرية لميناء عدن في القرن ٧هـ/ ١٣م

أفراح سالم حسين الحميقاني

المقدمة

إن سبب اختيارنا لهذا الموضوع يعود للأهمية التاريخية والحضارية لمدينة عدن، ذات النشاط البحري العالمي، فهي محطة لرسو كل السفن التجارية العالمية منذ القدم؛ حيث إنها تطل على البحر الأحمر، و بحر العرب، والمحيط الهندي، ويأتي إليها الغالب العام من تجار العالم للاستفادة التجارية منها، وهذا جعلها تمثل دور الوسيط بين تجارة الشرق والغرب في العصر الإسلامي، وبالذات في القرن 7هـ/ 13م، فكانت بمثابة ترانزيت لتجارة دول جنوب شرق آسيا، ودول البحر المتوسط، ودول شرق أفريقيا، لذلك جاء البحث ليبرز أهمية الضرائب لجمرك ميناء عدن في القرن 7هـ/ 13م.

ويهدف البحث إلى حصر إيراداتها وبيانها، حيث إن هذه المرحلة كانت من أزهى مراحل الازدهار التجاري لميناء عدن، وقد تم تقسيم البحث على ثلاثة محاور هي:

المحور الأول: ضريبة العشور

المحور الثاني: ضريبة المكوس

المحور الثالث: ضريبة الضمان

التمهيد:

يعد ميناء عدن مركزًا تجاريًا مهماً للتجارة العالمية، فقدكانت جميع السفن التجارية القادمة من الهند والصين لابد أن تمر بميناء عدن، ومنها تنقل البضائع في البحر إلى ميناء عيذاب[1]، حيث تدخل من هناك إلى مصر عبر تجار الكارم[2] الذين كانوا يفضلون الرسو به؛ لسهولة الدخول فيه والخروج منه. وأكبر دليل على ازدهار النشاط التجاري في ميناء عدن كثرة السفن التي ترسو فيه، حيث تقدر سنويًا بين 60-70 سفينة أو مركب قد تزيد أو تنقص[3]، والتي تأتي من كل مكان، فعرفت عدن بأنها عين اليمن، ووصفت بأنها مرفأ مراكب الهند والحجاز والحبشة[4]، كما وصف ميناء عدن بأنه يشحن عددًا ضخماً من الخيول العربية التي

(1) ميناء عيذاب: هو من أهم موانئ مصر القديمة، كان طريقًا للحج، حيث كان أهل عيذاب يتعيشون من نقل الحجاج إلى ساحل جدة كما اشتغلوا بالتجارة، قامت فيه صناعة السفن التي تعرف بالجلبات أو الجلاب. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبدالله: معجم البلدان، ج4، ط2، دار صادر، بيروت، 1415هـ/ 1995م، ص171.

(2) هي لفظة أطلقت على التجار الذين بيدهم تجارة البهار من الفلفل والقرنفل ونحوها مما يجلب من بلاد الهند إلى اليمن، ثم أطلق على جميع من مارس تلك التجارة بمصر. انظر: القلقشندي، أحمد بن علي: صبح الأعشى، ج4، المطبعة الأميرية، 1332هـ/ 1914م، ص32.

(3) ابن المجاور، يوسف بن يعقوب: صفة بلاد اليمن وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحه: أسكر لوفقرين، منشورات المدينة، بيروت، 1407هـ/ 1986م، ص144.

(4) البغدادي، عبدالمؤمن بن عبدالحق: مراصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تح: علي محمد البجاوي، ج1، ط1، 2، دار المعرفة، بيروت، 1373هـ/ 1945م، ص241.

يحملونها (أي سلاطين بني رسول في القرن 7هـ/ 13م) للبيع في جزر الهند وممالكها حاصلين على أثمان مرتفعة، ومحققين مكاسب ضخمة، وسبب ذلك يعود إلى أن عدن أكبر سوق بتلك المنطقة لتبادل السلع، كما أنها المكان الذي تلجأ إليه جميع السفن التجارية[1].

وقد عمل ملوك بني أيوب الذين اتخذوا من تعز عاصمة لهم، واستمر حكمهم في اليمن من (569-626هـ/ 1173-1228م)؛ على تشجيع التجارة في ميناء عدن، سواء هم أو من خلال نوابهم الذين حكموا عدن كعثمان الزنجبيلي[2] الذي كان نائبًا للملك توران شاة (569- 571هـ/ 1173-1175م)؛ حيث قام ببناء الفرضة (المرفأ)، وكانت تقع مقابل دار السعادة بعدن، وجعل لها بابين: باب إلى الساحل تدخل منه البضائع لدفع العشور عليها، وباب إلى البر (المدينة) تخرج منه البضائع بعد دفع العشور عليها، كما بنى عددًا من الأسوار حول مدينة عدن، للحد من عمليات التهرب من دفع العشور التجارية. كذلك لجأ الملوك الأيوبيون إلى حماية السفن التجارية من عمليات القوانين التي تنظم الملاحة البحرية، وكذا القوانين الضريبية المتعلقة بالتجارة البحرية[3]،

(1) ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، تعريب: عبدالعزيز جاويد، ج3، القاهرة، 1996م، ص91.

(2) هو المعروف بأبي عمرو، تولى نيابة مدينة عدن من قبل السلطان توران شاه سنة 570هـ/ 1175م، وبقي في عدن إلى أن هرب منها سنة 579هـ/ 1183م، توفي في بلاد الشام سنة 583هـ/ 1187م؛ ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص127؛ ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبد الباقي: بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تح: عبدالله محمد الحبشي ومحمد أحمد السنباني، ط1، دار الحكمة اليمانية، صنعاء، 1408هـ/ 1987م، ص-131 133.

(3) لمزيد من المعلومات انظر: العراشي، محمد ثابت: جمرك مدينة عدن «منذ منتصف القرن

أيضًا لجأ بعض سلاطين بني رسول إلى إعفاء بعض التجار من العشور التجارية، كما عملوا على توطيد العلاقات الخارجية بين اليمن والدول الأخرى خاصة في مدة حكم السلطان المؤيد داوود بن يوسف بن عمر الرسولي (696- 712هـ/ 1296-1321م)، وذلك من خلال استقبال السفارات من الهند، والصين، ودول شرق أفريقيا، وجنوب آسيا، ونظموا عددًا من الزيارات المتكررة لمدينة عدن على مدار العام، و تفقدوا فيها أحوال الرعية، وخاصة التجار، كما عملوا على إبطال بعض الضرائب، وترغيب الناس على المتاجرة، كل ذلك أدَّى إلى انتعاش التجارة البحرية في مدينة عدن وبالذات مينائها، ومن ثم زيادة إيراداتها المالية، التي استفادت منها الدولة الرسولية لرفد خزانتها بتلك الأموال الطائلة[1].

المحور الأول: ضريبة العشور

من العشور التي فُرضت على التجارة في القرن 7هـ/ 13م كما جاء في كتاب ابن المجاور[2] هي كالآتي:

1- **عشور اللك**[3]: تم استحداثها في أيام الملك طغتكين بن أيوب

الخامس إلى منتصف القرن التاسع الهجري، ع8، كلية الآداب، جامعة عدن، عدن، نوفمبر 2011م، ص187-200.

(1) نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تح: محمد عبدالرحيم جازم، ج1، المعهد الألمانيللآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 1424ه/ 2003م، ص461-507.

(2) تاريخ المستبصر، ص140.

(3) اللك: صمغ نباتي هندي، به تصنع الجلود، ويقال إن لها فوائد طيبة عديدة. لمزيد من المعلومات انظر: المظفر الرسولي، يوسف بن عمر بن علي: المعتمد في الأدوية المفردة، تقديم وتعليق: مجدي محمد الشهاوي، ط1، دار الكتب المصرية، القاهرة 2007م، ص279؛ الدمياطي، محمود

(577-593هـ/ 1181-1196م)، حيث كان يؤخذ ربع دينار، ويقال ثلثه، وديناران استظهارًا.

2- **عشور قطعة النيل**[1]: يؤخذ أربعة دنانير عند دخولها الفرضة، وربع دينار عند خروجها من الفرضة، واستجدت هذه العشور أيام الملك طغتكين بن أيوب.

3- **عشور عود الدفواء**[2]: يؤخذ عليه عشور وشواني تساوي نصف المبلغ المفروض على بهار الطباشير.

4- **عشور المراكب**: إذا تباع مركب يؤخذ من البائع عن كل دينار عشرة دنانير، وهي العشور التي تم استحداثها في أيام الملك طغتكين بن أيوب.

5- **عشور الخيل**: تم استحداثها أيام الملك الناصر أيوب بن طغتكين (598-611هـ/ 1201-1214م)، ويؤخذ على الرأس الواحد إذا دخل عدن خمسون دينارًا، وعند خروجه من الفرضة سبعون دينارًا، يتبين

مصطفى: معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس للزبيدي، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة 1384هـ/ 1965م، ص141.

(1) النيل هو حشيش، منه بستاني ومنه بري، يستعمل في عملية صبغ الثياب، وله فوائد طبية جمة. المظفر الرسولي، المعتمد في الأدوية، ص197، 324.

(2) الدفواء هي الشجرة الظليلة، كثيرة الفروع والأغصان، ويبدو أنها نوع من البخور لكونه يسمى عود الدفواء. ابن منظور، أبوا لفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن علي: لسان العرب، ج3، دار الحديث، القاهرة، 2003م، ص383؛ الشمري، محمد كريم إبراهيم:عدن، دراسة أحوالها السياسية والاقتصادية(476-627هـ)، إصدارات جامعة عدن، عدن، 2004م ص261.

فرق السعر عند دخول الخيل الفرضة وخروجها، وهذا يدل على انتهاج سياسة تقضي بحماية الخيول العربية الأصيلة، والحد من تصديرها وذلك بفرض مبالغ باهضة على تصديرها والحيلولة دون انقراضها.

6- **العوبلي السند أبوري**: هو إناء مملوء نبيذ من سند أبوري، يؤخذ عليه ثمانية دنانير عشور، ودينار شواتي، وهو لضامن دار النبيذ، وقد استجدت هذه العشور أيام الملك الناصر بن أيوب بن طغتكين.

7- **عشور الحديد**: استجدت أيام الملك طغتكينبن أيوب سنة 598هـ/ 1202م، وكان يؤخذ من الحديد عشور نصف قيمته أي 50٪.

كما وجدت أيضًا عشور لبعض السلع الأخرى مثل:

الأنكزة: وهو الحلتيت ويؤخذ علية ثمانية دنانير عشور.

الطباشير: يؤخذ عليها عشور على البهار [1] الواحد عشرون دينارًا إلا ثلثًا، ودينار للشواني.

الكافور: يؤخذ على الفراسلة [2] منه خمسة وعشرون دينارًا، نصف وسدس عشور.

---

(1) وحدة البهار: هو من أكبر وحدات الوزن التي اعتمدت في عدن، واستخدم لوزن أصناف من البضائع التجارية، المقدسي، شمس الدين أبو عبدالله بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تح: محمد مخزوم، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1987م، ص99.

(2) الفراسلة: من أهم وحدات الوزن في أسواق عدن، ويختلف عيارها من منطقة إلى أخرى. بامخرمة، أبو الطيب بن عبدالله بن أحمد: تاريخ ثغر عدن، تح: أوسكر لوففرين، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م، ص95؛ شهاب، حسن صالح: عدن فرضة اليمن، مركز الشرعبي، صنعاء، 2000م، ص115.

الفوه[1]: يؤخذ على البهار اثنا عشر دينارًا، وقد استحدث هذه العشور في عهد الملك المعز إسماعيل بن طغتكين، وكان مقدار عشور بهار الفوه قبل ذلك دينارين ويقال ثلاثة دنانير.

وبلغ مقدار العشور المحصلة في ميناء عدن في عهد الأيوبيين سنة 625هـ/ 1228م، ثمانية آلاف دينار[2]، وفي عهد الرسوليين خاصة السلطان المؤيد، بلغ عائدات الميناء من عشور التجارة فقط لسنة واحدة من سنوات حكمه أربعمائة ألف وثمانية آلاف واثنين وعشرين دينارًا[3]، وكانت هناك مقولة مأثورة عن عدن تقول: «تعز قاعدة اليمن يأتي خراجها من عدن»[4]، والمقصود هنا الخراج بمعنى العشور، وتدل المقولة على عظم العشور المتحصل عليها من مدينة عدن، وكيف أن الدول التي حكمت اليمن كالدولة الأيوبية والرسولية واتخذت من تعز عاصمة لها؛ كانت خزانتها تعتمد بشكل كبير على عشور مدينة عدن خاصة ميناءها، وقد فرضت في ميناء عدن في عصر الدولة الرسولية ضرائب على البضائع

---

(1) نبات الفوه: هو من المحاصيل التي يتم زراعتها في اليمن، تستخدم عروقه ذات اللون الأحمر في الصباغة. قبيسي، حسان: معجم الأعشاب والنباتات الطبية، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1413هـ/ 1993م، ص263.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص144.

(3) ارتفاع الدولة المؤيدية (جباية بلاد اليمن في عهد السلطان المؤيد داوود) تح: محمد عبدالرحيم جازم، المعهد الألماني للآثار والعلوم الاجتماعية بصنعاء، 2008م، ص139.

(4) المدخلي، محمد ربيع هادي عمير: الأحوال السياسية والمظاهر الحضارية في عصر السلطان المظفر عامر بن عبدالوهاب الطاهري (894-923هـ/ 1488-1517م)، رسالة ماجستير، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القُرى، الرياض، 1406هـ/ 1985م، ص418.

والسلع التجارية على أساس وحدات الوزن، والكمية، والعدد وبصيغ متنوعة، وبالمثمنات، والمقاسم كالآتي:

1- بعض العشور التي فرضت على البضائع و السلع التجارية على أساس وحدات الوزن:

أ- وحدة البهار

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
ثمرة حمراء [1]	كيس [2]	البهار	ستة وثلثان وثمن [3]
قسط [4] هندي	الهند	البهار	خمسة وربع وسدس وثمن وفلسان [5]
كحل [6] أصبهاني	كيس	البهار	ستة وثلثان وثمن [7]

---

(1) ثمرة حمراء: هي شجرة الورد الأحمر، لها فوائد طبية عديدة؛ داوود، داوود سليمان: كتاب النباتات الطبية لأبي محمد الأزدي الصحاري «دراسة علمية معاصرة»، ط1، دار الحكمة، لندن، 1426هـ/ 2005م، ص452.

(2) كيس أو قيس: جزيرة وسط بحر فارس، تعد من أعمال فارس. البغدادي، مراصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، ج3،، ص1192.

(3) نور المعارف، ج1،، ص417.

(4) القسط: عُود بحري أو دواء خشبي، ويستخدم كبخور وعلاج لبعض الأمراض. المظفر، المعتمد في الأدوية، ص-386 387.

(5) نور المعارف، ج1، ص449.

(6) كحل: هو الإثمد وهو حجر، صلب ملمع وبراق، وكحلي اللون، يستخدم للعين. المظفر، المعتمد في الأدوية، ص4.

(7) نور المعارف، ج1، ص451.

هدس[1] فارسي	كيس	البهار	دينار ونصف وثمن وفلسان[2]
هرد[3]	الهند	البهار	ديناران وربع[4]

ب- وحدة المن[5]

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
راسخت[6]		عشرة أمناء	نصف وفلسان[7]
رواند[8] صيني	الصين	عشرة أمناء	أربعة عشر وثلث وثمن وفلسان[9]

(1) هدس: شجرة الآس بلغة أهل اليمن. الدمياطي، محمود مصطفى: معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس للزبيدي، ط1، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، 1384هـ/ 1965م، ص155.

(2) نور المعارف، ج1، ص459.

(3) الهرد: هو الكركم، وهو عبارة عن عروق ذات لون أصفر يصبغ بها. المظفر، المعتمد في الأدوية، ص422.

(4) نور المعارف، ج1، ص460.

(5) وحدة المن: استخدم المن لوزن بعض البضائع التجارية، ذكر ابن المجاور أن المن في اليمن يساوي ثلاثمائة وعشرين درهمًا وثلثًا. ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص89.

(6) راسخت: هو النحاس المخلوط بالكبريت. محمد عمارة: قاموس المصطلحات الاقتصادية في الحضارة الإسلامية، ط1، دار الشروق، القاهرة، 1413هـ/ 1993م، ص239.

(7) نور المعارف، ج1، ص429.

(8) رواند: عبارة عن أعشاب معمرة، لها فوائد طبية، وهو أنواع كثيرة.المظفر، المعتمد في الأدوية، ص181.

(9) نور المعارف، ج1، ص429.

زعفران[1]	كيس	عشرة أمناء	دينار وربع وثمن وفلسان[2]
زنجفر [3]		عشرة أمناء	ديناران وثمن [4]
ماء ميران [5]		عشرة أمناء	ديناران ونصف وثلث [6]
نوافج [7] فارغة المسك		من واحد	دينار وثلث وربع وثمن [8]

(1) الزعفران:هو من الطيب، ومما يصبغ به، ويستعمل تابلًا وصباغا للطعام أصفر. المظفر، المعتمد في الأدوية، 202.
(2) نور المعارف، ج1، ص431.
(3) زنجفر: هو نوعان: طبيعي وهوحجر الزئبق، ومصنوع من الكبريت والزئبق، استخدم كمادة في صناعة الأحبار، وفي عملية فسخ الألوان. المظفر، المعتمد في الأدوية، ص209.
(4) نور المعارف، ج1، ص432.
(5) المصدر نفسه والجزء، ص450.
(6) نوع من أنواع المياه المعطرة. نور المعارف، ج1، ص452، ح(3351).
(7) نوافج: هو وعاء للمسك. الزبيدي، تاج العروس، ج2، ص108.
(8) نور المعارف، ج1، ص459.

ج- وحدة المثقال[1]

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
عقيق[2] أحمر		كل مائة مثقال	ثمانية وقيرطان[3]
لؤلؤ مقارب		عشرة مثاقيل	ديناران ونصف وربع وثمن[4]
مسك		عشرة مثاقيل	دينار ونصف وثمن[5]

(1) وحدة المثقال: هو من وحدات الوزن الصغيرة وتفرعت منه سائر الأوزان الإسلامية من درهم وأوقية وغيره، والمثقال يساوي أربعة وعشرين قيراطًا، أي وزن اثنين وسبعين حبة شعير متوسطة، وكانت تقدر به زكاة الذهب. ابن النقيب، شهاب الدين أبو العباس: تحرير المسالك إلى عمدة السالك، تح: عبدالعزيز الخطيب الحسني، ج2، دار البيروني، د.م، 1426هـ/ 2006م، ص14.

(2) العقيق: هو أفخر الأحجار الكريمة، وللعقيق أنواع مختلفة الألوان، الفيروزآبادي، مجد الدين محمد بن يعقوب: القاموس المحيط، ج2، ط6، دار الفكر للطباعة والنشر، بيروت، 14030هـــ/ 1983م، ص 1207.

(3) نور المعارف، ج1، ص443.

(4) المصدر نفسه، والجزء، والصفحة.

(5) لمصدر نفسه، والجزء، ص455.

د-وحدة المد[1]

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
حمص		المد (ستون مكيالًا)	ديناران ونصف[2]
سمسم[3]	الهند	المد (ستون مكيالًا)	ديناران ونصف[4]

2- عشور فرضت على السلع والبضائع التجارية على أساس الكمية والعدد

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
أبراد[5] بُروجية	الديبل	العشرة	ديناران وثلث وربع[6]

(1) المد: هو من المكاييل الشرعية، التي استخدمت في بلاد اليمن لكيل التمور والحبوب، وجميع المكاييل التي كانت تسمى (مُد) في جميع مناطق اليمن كان عيارها على عيار المد السنقري المنسوب إلى الأمير سنقر الأيوبي، حيث إن ذلك المد يساوي اثنين وثلاثين ثمنًا، والثمن عشرة أزبود سنقري. نور المعارف، ج1، ص443؛ الشرباصي، أحمد: المعجم الاقتصادي الإسلامي، دار الجيل، القاهرة، 1401هـ/ 1981م، ص413.

(2) نور المعارف، ج1، ص425.

(3) سمسم: هو الجلجل، ويزرع في تهامة، يستخرج منه الدهن المعروف بالشيرج. المظفر، المعتمد في الأدوية، ص239.

(4) نور المعارف، ج1، ص432.

(5) البرود:هي البرود اليمانية التي اشتهرت بها اليمن قديمًا، وهي نوع من الثياب، أشهرها على الأطلاق البرود المعافرية. القلقشندي، صبح الأعشى، ج4، ص277-278؛ العدناني، الخطيب: الملابس والزينة في الإسلام، مؤسسة الانتشار العربي، ط1، 1425هـ/ 1999م، ص282.

(6) نور المعارف، ج1، ص418.

أبراد سابورية [1]	كيس	البرد الواحد	دينار وثمن [2]
ثياب كنجي	كنجة [3]	الثوب الواحد	نصف [4]
ثياب فارسية خام[5]	كيس	الكورجة	ديناران وثلث وربع وثمن[6]
جوازي[7] حرير	مصر	الجوزية	دينار وقيرطان[8]
خيزران[9]		الآلف القضيب	دينار ونصف وثلث وفلسان[10]

(1) نسبة إلى مدينة سابور الفارسية التي بناها سابور أحد ملوك الإمبراطورية الساسانية لذلك سميت باسمة، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج3، ص 167.

(2) نور المعارف، ج1، ص410.

(3) كنجة: قرية من قرى بلاد فارس. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج4، ص482.

(4) نور المعارف، ج1، ص418.

(5) الخام: يطلق على الثوب الخام الذي لم يصبغ بعد، الزبيدي، السيد محمد مرتضى الحسني، تاج العروس من جواهر القاموس، تح: عبدالكريم العرباوي، مراجعة: إبراهيم السامرائي وعبدالستار أحمد فراج، ج8، ط2، مطبعة دولة الكويت، الكويت، 1407هـ/ 1987م، ص285.

(6) نور المعارف، ج1، ص420.

(7) نوع من الأقمشة تصنع من الحرير؛ نور المعارف، ج1، ص422، ح(3155).

(8) المصدر نفسه والجزء، ص-422 423.

(9) الخيزران: شجر هندي لين أملس العيدان، وهو عبارة عن عروق ممتدة في الأرض؛ الدمياطي، معجم أسماء النباتات، ص55

(10) نور المعارف، ج1، ص427

غنم[1] بربر		الرأس الواحد	ربع[2]
فوفل[3] مليباري	بلاد المليبار بالهند	عن كل مئة ألف حبة	أحد عشر وسدس وثمن[4]
فوط رفاع من السهلة	قرية السهلة[5]	الكورجتين (ستون فوطة)	أربعة وخمسة قراريط[6]
نصافي[7] مذهبة	مكة	النصفة	ربع وسدس وثمن[8]

(1) هي أغنام تجلب من بلاد بربرة (زيلع) في الصومال؛ الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص68-69؛ ابن بطوطة، محمد بن عبدالله: الرحلة المسماة تحفة الأنظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ط1، د. م، د.ن، 1322هـ/ 1904م، ص189.

(2) نور المعارف، ج1، ص445.

(3) الفوفل: هي ثمر شجر، أو نخلة النارجيل، ثمره صلب مستدير، يمضغه الناس. المظفر، المعتمد في الأدوية، ص372.

(4) نور المعارف، ج1، ص446.

(5) السهلة: قرية بالبحرين؛ البغدادي، مراصد الاطلاع، ج2، ص761.

(6) نور المعارف، ج1، ص447.

(7) هي نوع من أنواع الأقمشة الرقيقة المنسوجة من الحرير أو الكتان؛ إبراهيم، رجب عبد الجواد: المعجم العربي لأسماء الملابس في ضوء المعاجم والنصوص الموثقة من الجاهلية وحتى العصر الحديث، ط1، دار الآفاق العربية، القاهرة، 1423هـ/ 2002م، ص494.

(8) نور المعارف، ج1، ص459.

3- العشور المفروضة على السلع والبضائع التجارية بصيغ متنوعة

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
خرز جُمان[1]		السفط (وعاء يماثل الزنبيل)	نصف[2]
خيل		الحصان الواحد	مائة وستة وعشرون ونصف[3]
رقيق الحبشة	الحبشة	الجارية عبد الفحل	ديناران[4]
صيد مالح (هو لخم بحضرموت)		المائة حوت	ثلاثة وربع[5]

(1) هو خرز يبيض بماء الفضة؛ ابن منظور، لسان العرب، ج2، ص369-370.

(2) نور المعارف، ج1، ص426.

(3) المصدر نفسه والجزء، ص427.

(4) المصدر نفسه، والجزء، والصفحة.

(5) المصدر نفسه، والجزء، ص440.

4- المثمنات[1]

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
زجاج مصري على ما فيه من الأجناس	مصر	كل ما يساوي سعره مائة	خمسة وسدس وثمن[2]
لؤلؤ جيد		كل ما يساوي سعره مائة	ستة عشر وربع وسدس[3]

(1) المصدر نفسه، والجزء، ص501.
(2) المصدر نفسه، والجزء، ص431.
(3) المصدر نفسه، والجزء، ص452.

5- النسبة

السلعة التجارية	مكان تصديرها	وحدة الوزن	مبلغ العشور المفروض عليها
جوزاء (جوز الطيب)			يؤخذ لخزانة الدولة ثلث الكمية الواصلة منه إلى ميناء عدن[1]
حديد	سائر الجهات		يؤخذ منه الخمس[2]
عيدان الأخشاب			يؤخذ منها النصف[3]
لاك			يؤخذ منه الربع، ويزداد في كل بهار خمسة[4]

كذلك تم فرض رسوم تجارية على البضائع التي يُعاد تصديرها من ميناء عدن، ويمكن تقسيم تلك الرسوم إلى قسمين:

وفيما يلي جدول يوضح مقدار تلك الرسوم في ميناء عدن على تلك البضائع:

(1) نور المعارف، ج1، ص422.

(2) المصدر نفسه، والجزء، ص424.

(3) المصدر نفسه، والجزء، ص444.

(4) المصدر نفسه، والجزء، ص451.

1- رسوم على البضائع التجارية المصدرة من ميناء عدن إلى البلاد المصرية حسب ما ورد بكتاب نور المعارف[1]

أنواع البضائع التجارية المصدرة من ميناء عدن إلى الديار المصرية	الكمية أو العد أو الوزن	مقدار الرسم "الخرج "ويقصد به ما يدفع من جباية مالية إلى خزينة الدولة في ميناء عدن مقابل ما يصدر من بضائع إلى بلاد مصر
الفلفل، الأك، الزرنبا، الكودة، والفاغرة، والزنجبيل، والهليج الزيتي، والأصفر، والهال المصرف، والسند روس، الزنجباري، والمُلبس، والتربد، والصبر السقطري	العشرة الأبهرة	أحد عشر دينارًا على الفصالي الكبار كل فصلة أربعمائة رطل، سدس مثقال، الثمن ربع وسدس
الهلُيج الكابلي، والهال القانمي، والعاج، والمائعة السائلة	البهار	دينار وربع وثمن
السنبُل والنيل	البهار	دينار وربع وثمن
الكبابة المُليباري	البهار	ديناران وستة فلوس
الشُباب	البهار	نصف وثلث
الصندل الملندي	العشرة الأبهرة	ربع وسدس وثمن وفلس
البقم[2] الآمري والكولمي	البهار	ثلثان

(1) ج1، ص485.

(2) البقم: هو خشب ينبت بالهند والزنج، يسمى باليمن (شفا ينفورت) يستخدم كعلاج للجروح، كما يستخدم في عملية الصباغة، المظفر، المعتمد في الأدوية، ص30؛ الدمياطي، معجم أسماء النباتات، ص22.

الفوفل	عن كل مائة ألف حبة	ديناران ونصف وربع
الأرز، والسمسم، والحنطة	في المد	ثمن
القُسط، الصبر المر، الهُرد	البهار	ربع سدس
اللبان	البهار	ثلث وثمن وفلسان
الأبنوس، والصندل الحُوري	العشرة الأبهرة	ديناران وقيراطان وفلسان
الخام	على كل مزة[1] (المزة هي مقياس حساب وتساوي ست كوراج)	نصف وثلث

2- رسوم على البضائع التجارية على البضائع المصرية والمعاد تصديرها إلى بلاد الهند من ميناء عدن حسب كتاب نور المعارف[2]

أنواع البضائع التجارية المصرية والمعاد تصديرها إلى بلاد الهند	الكمية أو العدد أو الوزن	مقدار الرسم "الخرج"
الصفر الفخر البيروة		نصف وربع وثمن
الإدم الثقيل والخفيف	البُهار	نصف وربع وثمن
الرصاص الأبيض	العشرة الأبهرة	أحد عشر

(1) نور المعارف. ج1، ص485، ح (3539).
(2) المصدر السابق، ج1، ص478.

الرصاص الأسود القسط والمُر، والعطب المبرعم، والكمون، والحديد، والكتان، والأشنة الجبلي، وقشر المحلب، والسنباذ	البُهار	ربع وسدس
اللك	البُهار	ثلث وثمن وفلسان
الأظفار المدور	البُهار	ربع وسدس وثمن
العاج، والعطب المحلوج، والحديد الفولاذ، والمصطكي، والثمرة الحمراء، والغزل، وقشر المائعة، والفرفران [1] والمحلب، والأشنة العراقية	البُهار	دينار وربع وثمن
الأظفار المشقرة	البُهار	ربع وفلس
الإدم، والسلوخ، والثمرة، والحُمر	البُهار	ربع وفلسان
المائعة السائلة، والثمرة المعصورة	العشرة الأبهرة	أحد عشر
الفُوه	البهار	دينار
الكُحل، العفص	البهار	نصف وثلث
الكبريت	البهار	ريع وفلس

(1) هو شجر الفرفار وهو شجر عظيم وصلب، وورقه، مثل ورق اللوز. آل ياسين: محمد حسن: معجم النباتات والزراعة، ج1، ط2، دار ومكتبة الهلال للطباعة والنشر، بيروت، 1421هـ/ 2000م، ص342.

يتضح من الجدولين السابقين أن ميناء عدن كان بمثابة ترانزيت لإعادة تصدير البضائع التجارية التي تصل إليه من بلدان شرق آسيا كالهند وبلدان البحر المتوسط كمصر، والتي يتم تصديرها مرة أخرى إلى بلدان عدة في العالم كشرق أفريقيا وأروبا، بالإضافة إلى تصدير المنتجات المحلية. وهذه العملية لا تتم فقط في ميناء عدن، وإنما في عدة موانئ يمنية، لكن ميناء عدن تصدر تلك العملية من حيث الحجم والضرائب المفروضة على تلك البضائع.

كما وجدت أيضًا العديد من الموانئ التجارية في اليمن خاصة في مدة حكم الدولة الرسولية، وكانت تفرض في تلك الموانئ العديد من الضرائب والعشور، لكنها لم تصل إلى المستوى الذي وصله ميناء عدن من حيث الأهمية التجارية والمدخول المالي. أيضًا وجدت مراسي بحرية يتم فيها التزود بالماء والطعام وربما يتم دفع ضرائب فيها، ووجدت مراسي برية يتم تحصيل العشور فيها على البضائع التجارية كالعارة[1]، التي وصل إيراداتها سنة 624هـ/ 1226م إلى ألف وسبعمائة دينار[2]، كما عرف السلطان المؤيد بحسن استقباله للتجار الوافدين إلى مدينة عدن، ومنهم التاجر الكارمي عبدالعزيز بن منصور الحلبي الذي دخل عدن بتجارة كبيرة كانت مخصصة كصدقة للحرميين من بلاد الخطا[3] وكانت

(1) العارة، قرية صغيرة تقع على ساحل البحر غرب عدن تقابل بالبر الأفريقي ميناء زيلع، وهي اليوم مركز إداري في مديرية طور الباحة. المقحفي، إبراهيم أحمد: معجم البلدان والقبائل اليمنية، ج2، دار الكلمة، صنعاء، 1422هـ/ 2002م، ص990.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص99.

(3) بلاد الخطا: هي موطن قبائل آسيوية شمال الصين. دهمان، محمد أحمد: معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، ط1، دار الفكر، دمشق، 1410هـ/ 1990م، ص18.

تشمل: من الحرير ثلاثمائة بهار، ومن المسك[1] المفرغ في أواني الرصاص أربعمائة وخمسون رطل[2]، وكثير من الفخار الصيني، ومن الأواني الشم (أواني تصنع من الأحجار الكريمة غالية الثمن) المطعمة بالذهب، ومن الثياب المختلفة الألوان، ومن المماليك والجواري شيء كثير، ومن الفضة والماس خمسة أرطال[3]، وقد بلغت العشور على هذه البضائع ثلاثمائة ألف درهم.

المحور الثاني: ضريبة المكوس

المكوس هي ضرائب فائقة عن الحد المعتاد وأصبحت تشكل ظلماً على الناس، ووجدت في اليمن مكوس متنوعة منها:

1- الشواني

أحيانًا يطلق عليها ضرائب وأحيانًا رسوم، إلا أننا نعتقد أنهامكوس؛ لأن فيها زيادات عانى منها التجار بشكل خاص، وهي ضرائب استحدثها سيف الإسلام طغتكين بن أيوب سنة 579هـ/ 1184م لحماية التجار

(1) المسك: هو نوع من أنواع الطيب والعطور، والمسك الطبيعي تفرزه الظباء من سررها على الأحجار، ومنه أنواع كثيرة.الخطيب، الملابس والزينة في الإسلام، ص357-361.

(2) الرطل: هو من الوحدات الوزنية الشرعية، كما استخدم أيضًا كمكيال، وذكر هنتس، أن الرطل الذي وجد في اليمن هو الرطل البغدادي نفسه، بالإضافة إلى وجود الرطل المصري، وفارق الوزن بين الرطل البغدادي والرطل المصري هو الثمن، كما وجدت أرطال محلية منسوبة إلى بعض المناطق اليمنية كالصنعاني والزبيدي، وكانت توزن بهذه الأرطال بعض السلع والبضائع التجارية. ارتفاع الدولة المؤيدية، ص189؛ نور المعارف، ج2، ص-102 105؛ شجاب، محمد سالم: معجم المكاييل والمقاييس العالمية، ط1، مكتبة خالد بن الوليد، صنعاء، 1413هـ/ 2010م ص131 132.

(3) ارتفاع الدولة المؤيدية ص103.

الواصلين ببضائعهم إلى اليمن من اللصوص والقراصنة[1]، وكانت الشواني موجودة في اليمن منذ عهد الملك توران شاه حيث أدخل معه سفنًا إلى عدن، وبقيت هذه السفن بلا وظيفة إلى أن أشار أحد أرباب العقل على الملك طغتكين بن أيوب أن يستفيد من هذه السفن بإرسالها إلى البحر لحماية التجار من القراصنة[2]. وكان مقدار هذه الضريبة العشر[3]، وكانت هذه الضرائب تفرض على السفن سواء خرجت هذه السفن لحماية التجارة الواردة إلى اليمن في عرض البحر أم لم تخرج وبقيت في(الفرضة) ميناء عدن، ونتيجة للظلم الذي لحق بالتجار فقد ألغى الملك المسعود هذه الضريبة في سنة 625هـ/ 1228م، إلا أنها عادت مرة أخرى بعد وفاته واستمرت حتى عهد الدولة الرسولية، وقد كانت هذه الضريبة تقدرعلى كل ما أخذ من العشور ألف دينار يؤخذ منه على الشواني مائة دينار.

2- الدلالة

وهي ضريبة وجدت في العهد الأيوبي، وأسست دار الدلالة في سنة

---

(1) السروري، محمد عبده محمد: الحياة السياسية، ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة (429- 626هـ/ 1037- 1228م)، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 2004م، ص528.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص141، 142؛ الفيفي، محمد بن يحي: الدولة الرسولية في اليمن دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (803- 827هـ/ 1400- 1424م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1425هـ/ 2005م، ص292.

(3) سارجنت، ر.ب: التجار والتجارة في البحر، اليمن من القرن 13 إلى القرن 16، في كتاب دراسات في التاريخ الإسلامي، نهى صادق، المعهد الأمريكي للدراسات اليمنية، صنعاء 2002م، ص161؛ الشمري، زهور السوسن في تاريخ عدن (دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي الوسيط)، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 2004، ص141.

625هـ/ 1228م[1]، وفرضت هذه الضريبة مقابل قيام الدلال بالمناداة على السلع للتوفيق بين البائع والمشتري على ثمنها، وكان مقدارها فلسًا عن كل دينار، أما البضائع التي تباع بالجملة فإنه يؤخذ على كل مائة دينار، دينار واحد[2]، أما الدلال فقد حددت له الدولة عمولة على كل سلعة تجارية تباع بوساطته، أو ربما حددت له راتبًا شهريًا[3]، وقد شكلت هذه الضريبة المفروضة على السلع التجارية رافدًا كبيرًا لخزانة الدولة مدتها بالأموال الطائلة، وخاصة ضريبة دلالة الخيل[4]، وقد بلغ مجموع المبلغ المتحصل من دلالة الخيل في ميناء عدن لسنة واحدة في عهد السلطان المؤيد الرسولي، ألفًا وثلاثمائة وخمسين دينارًا[5]، ولم تقتصر أعمال الدلالة على ميناء عدن بل تواجد الدلالون في الأسواق الداخلية وأسواق التجزئة، فمثلًا وصلت دلالة الرصاص الأبيض وغيره 25٪ وبيع الخيزران 35٪[6].

3- دلالة المخازن

هي ضريبة استحدثت في عهد الدولة الرسولية وكانت تحصل مقابل حفظ البضائع في المخازن التابعة للدولة حتى يتم بيعها[7]، وقد بلغ مقدار

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص143، 146.
(2) المصدر نفسه والصفحات.
(3) الفيفي، الدولة الرسولية في اليمن، ص-269 270.
(4) نور المعارف، ج1، ص189.
(5) ارتفاع الدولة المؤيدية، ص121.
(6) نور المعارف، ج1، 497.
(7) نور المعارف، ج1، ص521، العراشي، عبدالحكيم محمد ثابت: الدولة الرسولية في عهد السلطان المظفر يوسف بن عمر (-647 694هـ)، دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عدن، عدن، 1427هـ/ 2006م، ص-96 97.

هـذه الضريبـة سـنة 680هـ/ 1282م في ميناء عـدن إلى جانـب الضـمان «ثلاثـين ألـف ومائتـي دينـار غـير الأقمشـة»[1].

4- دار الوكالة ودار الزكاة

فرضـت هاتـان الضريبتـان في أواخـر عهـد الدولـة الأيوبيـة، حيـث استحدثها الأمـير نـور الديـن عمـر بـن رسـول، نائـب بنـي أيـوب في عـدن، وذلـك سـنة 626هـ/ 1229م فقـام بتأسـيس دار الوكالـة، وكانـت تقـدر الضريبـة فيهـا بواقـع قـيراط عـن الدينـار الواحـد[2]، أمـا دار الـزكاة فكانـت تفـرض عـلى البضائـع التـي كانـت معفـاة مـن العشـور وهـي التـي تـرد مـن مـصر والهنـد، وكانـت نسـبة تلـك العشـور تسـاوي 5٪.

وقد أصبحت الضرائب التي تؤخذ على البضائع هي كالتالي:

أ- ضرائـب قديمـة وهـي مـال الفرضـة، وتؤخـذ نقـدًا أو مقاسـمة بحسـب السـلعة، وكانـت تفـرض عـلى التجـار الوافديـن إلى مينـاء عـدن بمقـدار 10٪ مـن مقـدار الضرائـب المفروضـة، ولكـن اختلـف في تقديرهـا عـلى المسـلمين وغيرهـم، ففـرض عـلى التجـار المسـلمين مقـدار ربـع العـشر وعـلى أهـل الذمـة العـشر كامـلًا.

ب- ضريبة الشواني، وهي للسلع القادمة من الهند وجزيرة كيس.

ج- ضريبة دار الوكالة.

د-ضريبة الزكاة.

هـ- ضريبة الدلالة وتتضمن إيرادات كل من الضامن والسمسار والدلالين.

(1) نور المعارف، ج1، ص521-522.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص143.

كما وجدت أيضًا مكوس وسميت في أحيانٍ كثيرة برسوم الوزن، وهي رسوم ما يوزن فقط أما الخرص فلا رسم عليه، ورسوم النقل أو السحب أو التطليع، ورسوم العفونات (الرشاوى) غير الرسمية لكنها معترف بها، وتدفع في أعمال تصدير الفوه وبيعها وشرائها في ميناء عدن، وحددت في العشرة الأبهرة تدفع عفونات سبعة دنانير وثمن، وعن كل بهار من الفوه ثلثا دينار وثمن، فكان على التجار وأصحاب السفن التجارية أن يدفعوا لرافع المرساة، ومندوب الجمارك، والمسجل، والمفتش، وأمين المخازن، والحمالين الذين ينقلون البضائع والسلع التجارية من السفينة إلى المخازن، ومراقب التحميل والتفريغ.

المحور الثالث: ضريبة الضمان

شكل الضمان موردًا مهماً من موارد الدولة الأيوبية والرسولية في مدينة عدن، وحصلت بمقتضاه على كميات طائلة من الأموال من هذه الضمانات، دون الاهتمام إلى ما يحدث من الظلم وسوء التصرف من قبل الضامن، الذي يفرض الأسعار المرتفعة على السكان من أجل الحصول على الربح الصافي بعد تحقيقه من مبلغ ضمانه. وقدشمل الضمان أنواعًا متعددة منها صناعية، وتجارية، ومن صور الضمان في عهد الدولة الأيوبية والرسولية:

ضمان ميزان القبان[1] بعدن عشرون ألف دينار[2]. وفي عهد الدولة

(1) القبان: هو مكيال استخدم لوزن بضائع البهارات في ميناء عدن، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص140-141.

(2) المصدر نفسه، والصفحات.

الرسولية اتسعت صور الضمان لتشمل العديد من المرافق التابعة للدولة منها ضمان ميزان ميناء عدن. وبلغت عائداته المالية السنوية بجانب دلالة المخازن لسنة 680هـ/ 1282م ما يقارب ثلاثين ألف ومائتين[1]، كما وجد ضامن أيضًا للتجار المغادرين من عدن، وهو ضمن الإجراءات الأمنية المتخذة في الميناء، حيث إن السلطات المحلية بعدن تُعطي التاجر سندًا رسميًاموثقًا من قبل الوالي، وبشهادة ضامن يقوم بكفالة التاجر ماليًا، ويشمل السند قيمة ما دفعة التاجر من مكوس وضرائب مستحقة لجمرك الميناء ولدواوين الدولة.

(1) نور المعارف، ج1، ص521.

الخاتمة

بعد توضيح أهمية النشاط البحري والتجاري لمدينة عدن ممثلة بمينائها البحري في القرن 7 هـ/ 13م، وعلاقته بالضرائب البحرية التي فرضها ملوك الدولة الأيوبية وسلاطين الدولة الرسولية، وبالجهود التي بذلوها لتشجيع النشاط التجاري البحري لميناء عدن؛ فيمكن لنا أن نستخلص عددًا من النتائج المهمة منها:

1. إدراك ملوك الدولة الأيوبية وسلاطينها، وكذا سلاطين الدولة الرسولية؛ للأهمية التجارية لمدينة عدن، لذا اتخذوا العديد من الإجراءات التجارية والأمنية التي أدت إلى ازدهار التجارة وتعدد الإيرادات المالية.
2. تنوع الضرائب التجارية لمدينة عدن خاصة في مينائها البحري.
3. اعتماد بني أيوب وبني رسول على الإيرادات المالية التي تصلهم من عدن.
4. كان ميناء عدن بمثابة ترانزيت تتجمع فيه كل السلع والبضائع التجارية من مختلف أقطارالعالم.
5. اتخاذ حكام تلك الدول سياسية جمركية في ميناء عدن من خلال قيمة خفض الضرائب، والعشور، والمكوس، على السلع الواردة للميناء، التي لها احتياج خاص في اليمن، ورفع الضرائب على السلع التي يريدون احتكارها أو عدم تصديرها للاحتياج المحلي.
6. تمتع ميناء عدن بأهمية استراتيجية لوقوعه في منتصف خطوط التجارة العالمية.

قائمة المصادر والمراجع

أولًا: المصادر المطبوعة:

- **باخرمة، أبو عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد (ت: ٩٤٧هـ/ ١٥٤٠م):**

1- تاريخ ثغر عدن (وتراجم علمائها)، اعتنى به علي حسين عبدالله، ط2، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م.

- **البغدادي، عبد المؤمن عبدالحق (ت: ٧٣٩هـ/ ١٣٣٩م):**

2- مراصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تح: علي محمد البجاوي، ج3، ط1، دار المعرفة، بيروت، 1373هـ/ 1954م.

- **ابن بطوطة، شمس الدين أبو عبدالله بن محمد بن إبراهيم بن يوسف (ت: ٧٧٩هـ/ ١٣٧٧م):**

3- رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ج1، ط1، مطبعة الأزهر، 1346هـ/ 1928م).

- **ابن تغردي بردي، جمال الدين أبو المحاسن يوسف (ت: ٧٤٠هـ/ ١٣٣٩م):**

4- النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج6، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة، القاهرة، 1383هـ/ 1963م.

- **الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن (ت: ٨٢١هـ/ ١٤١٨م):**

5- العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، ج1، اعتنى به محمد بسيوني عسل، مطبعة الهلال، 1399هـ/ 1911م.

- **الزبيدي، السيد مرتضى الحسيني (ت: ١٢٠٥هـ/ ١٧٩٠م):**

6 - تاج العروس من جواهر القاموس، تح: عبدالكريم العرباوي، وعبدالستار أحمد فراج، ط2، مطبعة دولة الكويت، الكويت، 1407هـ/ 1987م

- **ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبدالباقي (ت:٧٤٣هـ/ ١٣٤٢م):**

7 - بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تح: عبدالله محمد الحبشي، ومحمد أحمد السنباني، دار الحكمة اليمانية، صنعاء، 1408هـ/ 1987م.

- **الفيروز آبادي، مجد الدين محمد بن يعقوب (ت: ٨١٧هـ/ ١٤١٤م):**

8- القاموس المحيط، ط6، دار الفكر للطباعة والنشر، بيروت، 1403هـ/ 1983م.

- **القلقشندي، أحمد بن علي (ت: ٨٢١هـ/ ١٤١٨م):**

9- صبح الأعشى، ج4، المطبعة الأميرية، 1332هـ/ 1914م،

- **ابن المجاور جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب (ت: ٦٩٠هـ/ ١٢٩١م):**

10- صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المساة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحه أوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1470هـ/ 1986م.

- **المظفر الرسولي، يوسف بن عمر بن علي بن رسول (ت: ٦٩٤هـ/ ١٢٩٥م):**

11- المخترع في فنون من صنع، تح: محمد عيسى صالحية، ط1، مؤسسة الشراع العربي، 1409هـ/ 1998م.

12- المعتمد في الأدوية المفردة، تقديم وتعليق: مجدي محمد الشهاري، ط1، دار الكتب المصرية، القاهرة، 2007م.

- **ابن منظور، أبوالفضل جمال الدين جمال الدين محمد بن مكرم (٧١١هـ/ ١٣١١م):**

13- لسان العرب، دار الحديث، القاهرة، 2003م

المقدسي أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر (ت: ٣٩٠هـ/ ٩٩٩م):

14- أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تح: محمد مخزوم، دار إحياء التراث، بيروت، 1987م.

- **النقيب، شهاب الدين أبوالعباس (ت:٧٦٩هـ/ ١٣٦٧م):**

15- تحريرالمسالك إلى عمدة السالك، تحقيق، عبدالعزيزالخطيب الحسني، ج٢، دار البيروني، د. م، 1426هـ/ 2006م.

16- نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تح: محمد عبدالرحيم جازم، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م.

- **ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبدالله (ت:٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م):**

17- معجم البلدان، ط2، دار صادر، بيروت، 1415هـ/ 1995م.

- **مجهول:**

18- ارتفاع الدولة المؤيدية: جباية بلاد اليمن في عهد السلطان المؤيد داوود بن يوسف المتوفى سنة ١٢٧هـ، تح: محمد عبدالرحيم جازم، ط١، المعهد الألماني للآثار والعلوم الاجتماعية بصنعاء، ١٤٢٩هـ/ ٢٠٠٨م.

ثانيًا: المراجع الحديثة

- **إبراهيم، رجب عبدالجواد:**

19- المعجم العربي لأسماء الملابس في ضوء المعاجم والنصوص الموثقة في الجاهلية وحتى العصر الحديث، ط١، دار الآفاق العربية، القاهرة، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م.

- **الخطيب، مصطفى عبدالكريم:**

20- معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، ط1، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م.

- **داوود، سليمان داود:**

21- كتاب النباتات الطبية لأبي محمد الأزدي دراسة علمية معاصرة، ط١، دار الحكمة، لندن، ١٤٢٦هـ/ ٢٠٠٥م.

- **الدمياطي، محمود مصطفى:**

22- معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس للزبيدي، المؤسسة المصرية العامة لتأليف والنشر، القاهرة، ١٣٨٤هـ/ ١٩٦٥م.

- **دهمان محمد أحمد:**

23- معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، ط1، دار الفكر، دمشق، ١٤١٠ه/ ١٩٩٠م.

- **السروري، محمد عبده:**

24- الحياة السياسية ومظاهرة الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (٤٢٩هـ/ ١٠٣٧م) إلى (٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م) إصدار وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، ٢٠٠٠م.

- **شجاب محمد سالم:**

25- معجم المكاييل والمقاييس العالمية، ط1، مكتبة خالد بن الوليد، صنعاء، ١٤٣١هـ/ ٢٠١٠م.

- **الشمري، محمد كريم إبراهيم:**

26- عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية، (476هـ 627هـ/ 1083م 1229-م)، ط2، إصدارات جامعة عدن، 2004م.

27- زهور السوسن في تاريخ عدن دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي الوسيط، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 2004م.

- **شهاب، حسن صالح:**

28 - عدن فرضة اليمن، ط1، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1410هـ/ 1989م.

29- عدن فرضة اليمن، مركز الشرعبي، صنعاء، 200م.

- **الفيفي، محمد يحيى:**

30- الدولة الرسولية في اليمن، دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (802 827هـ) ط1، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1425هـ/ 2005م.

- **قبيسي، حسان:**

31- معجم الأعشاب والنباتات الطبية، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1413هـ/ 1993م، ص263.

- **ماهر، سعاد:**

32- البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1967م.

- **ماركو بولو:**

33- رحلات ماركو بولو، تعريب: عبدالعزيز جاويد، ج3، القاهرة، 1996م.

- **محمد عبدالعال أحمد:**

34- بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما (628 923هـ/ 1231م 1517م)، الهيئة العامة المصرية، الكتاب، الإسكندرية، 1980م.

- **محمد عماره:**

35- قاموس المصطلحات الاقتصادية في الحضارة الإسلامية نط1، دار الشروق، القاهرة، 1413هـ/ 1993م

- **المقحفي، إبراهيم أحمد:**

36- معجم البلدان والقبائل اليمنية، دار الكلمة، صنعاء، 1422هـ/ 2001م.

- **آل ياسين، محمد حسن:**

37- معجم النباتات والزراعة، ط2، دار ومكتبة الهلال للطباعة والنشر، بيروت، 1421هـ/ 2000م.

ثالثًا- الرسائل العلمية

- **الشاوش، نادر حسن محمد عبده:**

38- الدولة الرسولية في عهد السلطان المؤيد داوود. (696 721هـ) دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة عدن، 1435هـ/ 2013م.

• **العراشي، عبدالحكيم محمد ثابت:**

39- الدولة الرسولية في عهد السلطان المظفر يوسف بن عمر (647هـ-694هـ) دراسة سياسية وحضارية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عدن، 1427هـ/ 2006م.

• **عليان، محمد عبدالفتاح:**

40- الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في عهد دولة بني رسول، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1973م.

• **المدخلي محمد ربيع هادي:**

41- الأحوال السياسية ومظاهر الحضارة في عصر السلطان المظفر عامر بن عبدالوهاب الطاهري 0894-923هـ/ 1488-1517م)، رسالة ماجستير، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، الرياض، 1406هـ/ 1985م.

رابعًا-البحوث والندوات:

• **حسنين ربيع:**

42- البحر الأحمر، مجلة الدراسات العليا بالتاريخ الحديث، ع2، جامعة القاهرة، 1980م.

• **سارجنت، ب. ر:**

43- التجار والتجارة في البحر اليمن من القرن 13م إلى القرن 16م، في كتاب دراسات في التاريخ الإسلامي، ترجمة: نهى صادق، المعهد الأمريكي للدراسات اليمنية، صنعاء، 2002م.

• **الشمري، محمد كريم إبراهيم:**

44- الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين الخامس والسادس الهجري دراسة تاريخية، مجلة المؤرخ العربي، ع 35، السنة الرابعة عشر، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، بغداد، 1409هـ/ 1988م.

• **العراشي، محمد ثابت:**

45- جمرك مدينة عدن «منذ منتصف القرن الخامس إلى منتصف القرن التاسع الهجري، كلية الآداب، جامعة عدن، العدد 8، نوفمبر 2011م.

• **القوصي، عطية:**

46-«أضواء جديدة على تجارة الكارم»، مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، ع 22، 1975م.

مواسم الرحلات البحرية التجارية لميناء عدن
مع الأقطار الأخرى في القرنين السابع والثامن الهجريين

معيدة/ فائدة ناصر صالح الكثيري
جامعة عدن، كلية التربية عدن، قسم التاريخ

المقدمة

اشتهر ميناء عدن بأهميته التجارية منذ أقدم العصور، نتيجة لما يتمتع به من موقع جغرافي متميز ميَّزه عن غيره من الموانئ، حيث كان يقع في قلب خطوط التجارة العالمية، فقد كان محطة مهمة لتجارة العبور بين الشرق والغرب.

كما لعب ميناء عدن دور الوسيط التجاري مع كثير من البلدان والشعوب؛ وهذه أمور حققت لها لريادة في مجال التجارة الدولية.

ومن المعروف أن ميناء عدن ونشاطه التجاري قد نال اهتمامًا كبيرًا من الباحثين والمهتمين في هذا الشأن؛ إلا أنه ما يزال حقلًا بكرًا في العديد من جوانبه المختلفة، وحسبنا في هذه الورقة البحثية دراسة «مواسم الرحلات البحرية بين ميناء عدن وبقية الأقطار في القرنين السابع والثامن الهجريين».

فمن خلال التتبع لوضع ميناء عدن خلال القرن السابع والثامن الهجريين من خلال ما دونته المصادر وما كتبه العديد من الباحثين نجد أنه لقي اهتمامًا متزايدًا، وذلك من خلال تحديث أنظمته الإدارية والمالية، كما تم استحداث مؤسسات متعددة لإدارته، كما وضعوا اللوائح وسنُّوا القوانين الكفيلة بتسيير العمل فيه.

كما شهدت الحركة التجارية في هذه المرحلة نشاطًا غير مسبوق من ذي قبل، حيث تبادل الميناء الأنشطة التجارية مع عدد غير قليل من البلدان، ليس هذا فحسب بل مثَّل مكانًا (ترانزيت) للبضائع، ومركزًا تجاريًا لعقد الصفقات التجارية.

والذي يدرس وثائق نور المعارف سرعان ما يكتشف أن بناء ميناء عدن قد صيغ بطريقة مبتكرة وحديثة على عصره، يكاد ينافس الموانئ الحديثة من حيث طبيعة العمل، مع الأخذ بعين الاعتبار الوسائل المتوافرة في خدمة الموانئ الحديثة.

ومن هذا المنطلق فإن هذه الورقة البحثية تهدف إلى التعريف بالرحلات الموسمية المتبادلة بين ميناء عدن وبقية الأقطار.

1- العوامل التي تتحكم بالرحلات الموسمية والوسائل المساعدة للرحلات الموسمية:

أ) العوامل التي تتحكم بالرحلات الموسمية

مما لاشك فيه أن هناك عددًا من العوامل لها التأثير المباشر على الرحلات الموسمية، فمن أهم تلك العوامل:

- الرياح الموسمية

كانت لحركة الرياح الموسمية في المحيط الهندي، والبحر الأحمر أهمية خاصة بالنسبة لتأثيراتها على الحركة التجارية المؤدية إلى ميناء عدن، حيث قامت الموسميات (الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية) بالدور الرئيس في حركة التجارة القادمة والمغادرة من

ميناء عدن، بل ارتبطت بها مواعيد الإبحار والإقلاع في ميناء عدن ارتباطًا تامًا.

ومما سبق نرى أن نوعين من الرياح تتحكم بحركة السفن هي:

1- الكوس أو الدبور:

وهي الرياح الشتوية الموسمية الجنوبية الغربية التي تأتي بسفن الكارم المصرية والمقادشة والزيالع إلى عدن، وتعود بها تجارة بحر الهند وبحر العرب والمحيط الهندي إلى بلادها[1].

2- رياح الأزيب:

وهي الرياح الصيفية الموسمية الشمالية الشرقية، وتأتي بسفن الهند إلى عدن، وتعود معها سفن الكارم إلى مصر وشرق أفريقيا[2].

ومن المؤكد أن حركة الرياح تتحكم باتجاه السفن وحركتها، وكذلك مواعيدها، وهو الأمر الذي يقضي المعرفة التامة بهذه الرياح ومواعيدها، كي يتمكنوا من الاستفادة منها في تنقلاتهم ورحلاتهم.

وقد أكد أحد المؤرخين[3] هذا الأمر في معرض حديثه عن عملية الإبحار في المحيط الهندي وذلك من خلال قوله: «... ولكل من يركب هذه البحار

(1) - ينظر: شهاب، حسن صالح، الأعراف البحرية وأحكامها في السفن العربية، ط1، دار الكتب الوطنية، أبو ظبي، 2009م، ص15 وما بعدها.

(2) - بلعيد، محمد منصور، عدن في عصر الدولة الرسولية (629-858هـ/ 1231-1445م) دراسة تاريخية، حضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1428هـ/ 2007م، ص75-76.

(3) - المسعودي، أبوالحسن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، المطبعة البهية، القاهرة، ١٣٤٦هـ، ص68.

من الناس أرياح يعرفونها في أوقات تكون فيها مهابة، وقد علموا ذلك بالعادات وطول التجارب يتوارثون ذلك قولًا وعملًا، ودلائل وعلامات يعملون بها إبان هيجانه وأحوال ركوبه وثوراته».

- **التيارات البحرية**

لم تكن الرياح الموسمية هي الوحيدة التي تساعد على الرحلات البحرية، فإلى جانب الرياح الموسمية وجدت بعض التيارات البحرية التي تساعد على عملية الملاحة، فتيارات القسم الشمالي من المحيط الهندي متمثلة في تيارات البحر العربي وخليج البنغال تسير حسب اتجاه الرياح السائدة، كما يوجد تيار استوائي راجع يجري في الشتاء نحو الشرق ويختفي في الصيف[1].

وإذا ما تتبعنا مواعيد الرحلات البحرية الموسمية في المحيط الهندي، وكذا في البحر الأحمر نجد أن مواسم السفر في المحيط الهندي كانت تحسب ابتداء من أول النيروز -وهو وقت دخول الشمس برج الحمل- والذي يوافق ٢١ مارس، وهو نقطة الاعتدال الربيعي، ومن هذا التاريخ كانت تحسب مواسم السفر فيقال مائة النيروز؛ أي بعد مائة يوم من نقطة الاعتدال الربيعي وهكذا[2].

أما التجارة في البحر الأحمر خليج عدن فقد كانت مستمرة طوال العام، حيث لم تكن مرتبطة في مواسم معينة أو محددة للإبحار، فكان

(1) حسين فوزي، حديث السندباد القديم، القاهرة، ١٩٤٣م، ص268.
(2) حسين فوزي، حديث السندباد، ص359-360.

يركب فيه طوال السنة[1]، كذلك كانت الرحلات متواصلة بين السواحل العربية وبلاد الهند طوال العام، حيث كان البحارة يقطعون الرحلة كلها في محاذاة سواحل بلاد العرب وفارس.

ب) الوسائل المساعدة للرحلات الموسمية

هناك عدد من الوسائل التي يمكن من خلالها تساعد البحارة في رحلاتهم وتجنبهم تجاوز العراقيل والصعوبات، إذ كانت للسفن البحرية مواعيد منتظمة وطرق معلومة ارتبطت بها واعتادت عليها، فهي حصيلة خبرة سنوات طويلة من الإبحار، كما تتمثل في عدد من الأمور، فعلى سبيل المثال: الخبرة بالطبيعة البحرية وطبيعتها البحرية التي كان يجب الإلمام بها، ومن الأمثلة على ذلك أن التجار القادمين من الشرق كانوا يخافون من الإبحار في البحر الأحمر خوفًا من شعابه المرجانية التي كانت تكتظ بها سواحله[2]، لذا كانت المراكب الشراعية لا تسافر فيه إلا بالنهار حتى اليوم، وذكر ذلك ابن بطوطة"[3] أن هذا البحر: «لا يسافر فيه بالليل لكثرة أحجاره، وإنما يسافرون فيه من طلوع الشمس إلى غروبها».

يتضح مما سبق أن البحارة كانوا على علم بالإعاقات الموجودة في

(1) أغناطيوس يوليافتش كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، نقله إلى العربية: صلاح الدين عثمان هاشم، القاهرة، 1993م، ج1، ص142.

(2) شهاب، حسن صالح، طرق الملاحة التقليدية في البحر الأحمر، مجلة دراسات يمنية، عدد (٩،٨)، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء- اليمن، يونيو- يوليو، ١٩٨٢م، ص٤١.

(3) ابن بطوطة، أبو عبدالله محمد بن عبدالله اللواتي الطنجي، رحلة ابن بطوطة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ط ١، مؤسسة الكتب الثقافية، ١٤٢٣ هـ/ ٢٠٠٣م، ج1، ص135.

البحر الأحمر، لذا كانوا يتجنبون ذلك من خلال عدم الإبحار فيه ليلًا، وإنما يفضلون الإبحار نهارًا، وهذا إن دلَّ على شيء فإنما يدل على الدراية الكاملة بالطبيعة البحرية.

كما أن المعرفة بالطبيعة البحرية وحدها كافية للرحلات البحرية، فقد كان لربابنة السفن دراية وعلم بمواضع السواحل، وكذلك لديهم خبرة كافية بعلم النجوم كي يسترشدوا بها في أثناء الليل، أما في النهار فيسترشدون بالشمس. وعندما تغيم الشمس فإنهم ينظرون إلى الإبرة المتجهة جنوبًا أو يستخدمون حبلًا طوله مائة قدم، وهو مزود بخطاف بواسطته يرفعون قدرًا من طين قاع البحر وبرائحة الطين يقررون أين هم[1].

ومن الوسائل المستخدمة في الرحلات البحرية الإسطرلاب، وقد تعددت وجوه استعماله فكان يستخدم لاستخراج البرج الذي تكون الشمس فيه، وعدد الدرجات التي قطعتها منه ومغيب الشفق، وطلوع الفجر، وفي معرفة أوقات النهار وأوقات الليل وما مر من ساعات زمانية، ومعرفة ما هو مجهول من كواكب السماء، ومعرفة أي درجة تتوسط السماء مع أي كوكب، ومع أي درجة يطلع ويغرب ومعرفة القبلة بالليل والنهار، والطول والعرض وأخذ عرض كل بلد وطوله والظل من قبل ارتفاع الشمس، وارتفاع الشمس من قبل الظل، ومعرفة ظل نصف النهار الذي هو ظل الزوال، ومعرفة ظل وقت الظهر، ووقت العصر في أي يوم من أيام السنة، وارتفاع ما بين مكانين، ومقدار ما يزيد الأعلى عن الأخفض[2].

(1) شهاب، الأعراف البحرية، ص91-94.

(2) أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، الكويت، 1979م، ص176.

كما أن آلة الكمال الخشبية ذات العقد المتعددة التي كانت تستخدم للعديد من الأمور الخاصة بالإبحار[1].

2- الرحلات الموسمية بين عدن والأقطار الأخرى

- الرحلات الموسمية بين عدن والشرق

أدَّت الرياح الموسمية دورًا رئيسًا في حركة تنقل التجارة في المحيط الهندي، وقد ارتبطت مواعيد السفر ارتباطًا وثيقًا بمواعيد هبوب تلك الرياح[2]، حيث كانت الرياح الموسمية الجنوبية الغربية تدفع المراكب للوصول إلى الهند والصين، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية للوصول إلى سواحل الجزيرة العربية وإفريقيا[3].

ففي هذا الموسم تسافر المراكب من عدن إلى جوزرات وكنكن[4] من 21 مارس نيروز[5] (21 مارس)، إلا إذا كانت رياح الأزيب قوية في عدن فلا تبحر المراكب، لأن عدن هي موطن هذه الرياح[6]، وعندما تكون المدة

(1) انظر: أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص176 وما بعدها.
(2) شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41- 904هـ/ 661-1498م)، عالم المعرفة، عدد (151)، ذو الحجة ١٤١٠ هـ/ يوليو 1990 م، ص87.
(3) أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص١٣٣.
(4) ميناءان يقعان على الساحل الغربي الأوسط من بلاد الهند.
(5) كانت مواسم سفر السفن في المحيط الهندي تحسب ابتداء من أول النيروز، وهو وقت دخول الشمس برج الحمل، وتوافق يوم ٢١ مارس وهي نقطة الاعتدال الربيعي، فمن هذا التاريخ كانت تحسب مواسم السفر. انظر، أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص١٣.
(6) شهاب، حسن صالح، تحقيق كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد لابن ماجد، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، 1989م، ص39.

الباقية غير كافية للسفر فلا يتم السفر؛ لأن في ذلك مخاطرة[1].

ومن سافر من عدن في 140 نيروز (30مارس) أو 150 نيروز (10 أبريل)، وصل الشحر في 170 نيروز (30 أبريل) فإنه يستطيع السفر إلى الجوزرات وكنكن، أما السفر إلى المليبار فكثيرة الأمطار عند وصول الهند فلا يستطع السفر إليها في هذا الموسم[2].

وكانت السفن التجارية تبحر من عدن شرقًا بمحاذاة السواحل مارة بمرباط[3] أحد موانيء ساحل ظفار، وكان ذلك يتم ما بين النصف الثاني من نوفمبر إلى النصف الأول من ديسمبر[4]، ومنها كانت المراكب تواصل سيرها مارة بكل من البحرين والبصرة، وعدة محطات أخرى حتى تصل إلى جزيرة قيس وما جاورها[5].

أما رحلة العودة من الصين باتجاه الهند والساحل العربي فقد كانت تعتمد على الرياح، حيث كانت المراكب تنتظر بالموانئ الصينية حتى

(1) السروري، محمد عبد الله، الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (429هـ/ 1037م) إلى (626هـ/ 1228م)، ط1، الأهرام، القاهرة، 1997م، ص485.

(2) السروري، محمد عبد الله، الحياة السياسية، ص485.

(3) شهاب، حسن صالح، فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، 1402هـ/ 1982م، ص٢٢٧.

(4) شوقي عثمان، تجارة المحيط، ص91.

(5) هي جزيرة تقع على ساحل عُمان في خليج العرب بالقرب من بلاد فارس. ياقوت الحموي، ياقوت بن عبدالله، معجم البلدان، تحقيق: فريد عبد العزيز الجندي، دار الكتب العلمية، 1410هـ/ 1990م، ج4، ص479.

انقضاء الصيف، وعند هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تدفع المراكب إلى مضيق ملاكا بين شهري أكتوبر وديسمبر تبحر المراكب عائدة إلى الموانئ الهندية حتى تصل في نهاية ديسمبر إلى كله بار[1]، وفي يناير تدفعها الرياح نفسها حتى تعبر خليج البنغال إلى كولم ملي، ومنها إلى ريسوت في فبراير أو مارس، مستعينة في السير على الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أبريل، ومنها إلى الخليج الفارسي في فصل الصيف الذي يسوده الهدوء والسكينة، حيث كانت تستغرق الرحلة من وإلى عدن حوالي العام والنصف[2].

وهناك طريق أخرى من الهند إلى عدن، حيث تخرج المراكب من ميناء ديو إلى رأس فرتك، ومنه تخرج المراكب متماشية مع الساحل قريبة من البر خوفًا من الرياح والاضطرابات البحرية مارة بالعديد من المحطات التجارية حتى تصل إلى عدن[3]، ويكون الإبحار في ٢١ مارس إلى ١٠ يونيو، أما إذا كان السفر في ٣٠ يونيو فتتجه المراكب عبر المحيط إلى الشرق من جزيرة سقطرى حتى تصل إلى ميناء الشحر ومنها إلى عدن[4]، وكانت السفن تسلك هذه الطريق لتبتعد عن طريق الساحل إلى هرمز خوفًا من قوة الرياح[5].

---

(1) شوقي عثمان، تجارة المحيط، ص٩٢.

(2) حوراني، جورج، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب، مكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة، 1958م، ص٢٢١.

(3) حسن شهاب، فن الملاحة، ص٢٨٣.

(4) المصدر نفسه، ص٢٨٣.

(5) المصدر نفسه، ص٢٨٤.

ولكي تتضح الصورة عن الرحلات الموسمية بين ميناء عدن، وأقطار الشرق سيوضح الجدول الآتي المواسم التجارية بين عدن وأقاليم المشرق[1] من حيث التاريخ وجهة القدوم والمغادرة، وكذلك موضحًا ملاحظات حول جهة القدوم من حيث سبب القدوم في هذا الموسم دون غيره من المواسم.

التاريخ	جهة القدوم	جهة الوصول	ملاحظات
٢٦ أكتوبر	ظفار	عدن	وصول أهل ظفار.
٢١ نوفمبر	ظفار	عدن	وصول سفن ظفار.
٢٧ ديسمبر	ظفار	عدن	وصول أهل ظفار.
٨ مارس	الهند	عدن	آخر سفر للسفن من الهند إلى عدن
١٠ أبريل	الهند	عدن	وصول السفن الهندية إلى عدن.
٦ مايو	عدن	الهند	أول سفر للسفن الهندية من عدن إلى الهند.
٢٤ مايو	عدن	قيس	آخر سفر أهل جزيرة قيس من عدن.
٣ يونيو	عدن	هرمز	آخر سفر أهل هرمز من عدن.
٣ يونيو	عدن	الهند	آخر وصول للسفن الهندية من عدن.

(1) للمعلومات عن هذه المواسم ينظر: نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تحقيق: محمد عبدالرحيم جازم، ط1، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م، ج1، ص495- 496؛ سارجنت، ر.ب، مينائي عدن والشحر في العصر الإسلامي الوسيط، ترجمة: نهى صادق، المعهد الأمريكي للدراسات اليمنية، ص50.

٢٦ يونيو	عدن	الهند	إبحار السفن إلى الهند
١١ يوليو	عدن	الهند	إبحار السفن الهندية من عدن باتجاه الهند.
١٨ أغسطس	عدن	الهند	آخر سفر للتجار الهنود من عدن.
١٣ سبتمبر	عدن	هرمز	سفر أهل هرمز وبربره من عدن.
٢٨ سبتمبر	الشحر	عدن	وصول سفن أهل الشحر إلى عدن.

- الرحلات الموسمية بين عدن ومصر (الكارم) [1]

كان الإبحار إلى ميناء السويس بمصر مرتبطًا بحركة الرياح في البحر الأحمر حيث كان يتم السفر إليها في فصل الشتاء فيما بين شهري ديسمبر وفبراير، فقد كانت تهب الرياح من الشمال إلى الجنوب في فصل الصيف ومن الجنوب إلى الشمال في فصل الشتاء، مما يسهل عملية الملاحة فيه، ويعد شهري أبريل ويونيو من أفضل شهور السنة للسفر من موانئ البحر الأبيض المتوسط إلى عدن، وكانت عودة هذه القوافل مرة أخرى تتم في شهري يناير وفبراير من كل عام.

والجدول التالي سيستعرض وصول المراكب المصرية وإقلاعها منه[2]:

---

(1) اشتق اسم الكارم من الكانم وهي منطقة من السودان الغربي تقع بين بحر الغزال وبحيرة تشاد، ثم انتشر هذا الاسم بين المشتغلين بتجارة البهار. للمزيد من المعلومات عن الكارم. انظر: السيد عبدالعزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م، ص31-38.

(2) ينظر معلومات الجدول: سارجنت، ر.ب، مينائي عدن والشحر في العصر الإسلامي الوسيط، ترجمة: نهى صادق، المعهد الأمريكي للدراسات اليمنية.

التاريخ	وصول السفن وإقلاعها
٦ نيسان (أبريل)	السفر من مصر
١٠ نيسان (أبريل)	وصول المصريين إلى عدن وآخر سفر إلى مصر
١٧ نيسان (أبريل)	أول سفر المصريين من عدن (السفر اللاحق)
٢٩ حزيران (يونيو)	أول خروج الكارم المصري إلى عدن
٣٠ حزيران (يونيو)	حلول الكارم من مصر إلى عدن
١٣ تمّوز (يوليو)	وصول الكارم إلى عدن
تشرين الأول (أكتوبر)	أول سفر الكارم المصري من عدن ويسمى (الصائح)

- الرحلات الموسمية بين عدن والسواحل الشرقية لإفريقيا

على الرغم من قرب المسافة بين السواحل العربية والإفريقية فالرحلة إليها قد لا تستغرق الثلاثة الأسابيع، إلا أن التوقف في بعض المحطات للبيع والشراء قد يؤخرها في الوصول إلى وجهتها المحددة، حيث كان التجار يبحرون من عدن إلى سواحل شرق إفريقيا عند هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية لتصل في منتصف شهر فبراير، بينما تغادرها في منتصف شهر أبريل مع أول هبوب الرياح الجنوبية الغربية، فقد كانت تبحر بمحاذاة الساحل للمتاجرة مع بعض الموانئ التي كانت تمر بها وأحيانًا تتعداها بلا توقف[١].

---

(١) شوقي عثمان، تجارة المحيط، ص٩٥.

والجدول التالي سيستعرض وصول المراكب من شرق إفريقيا وإقلاعها من ميناء عدن

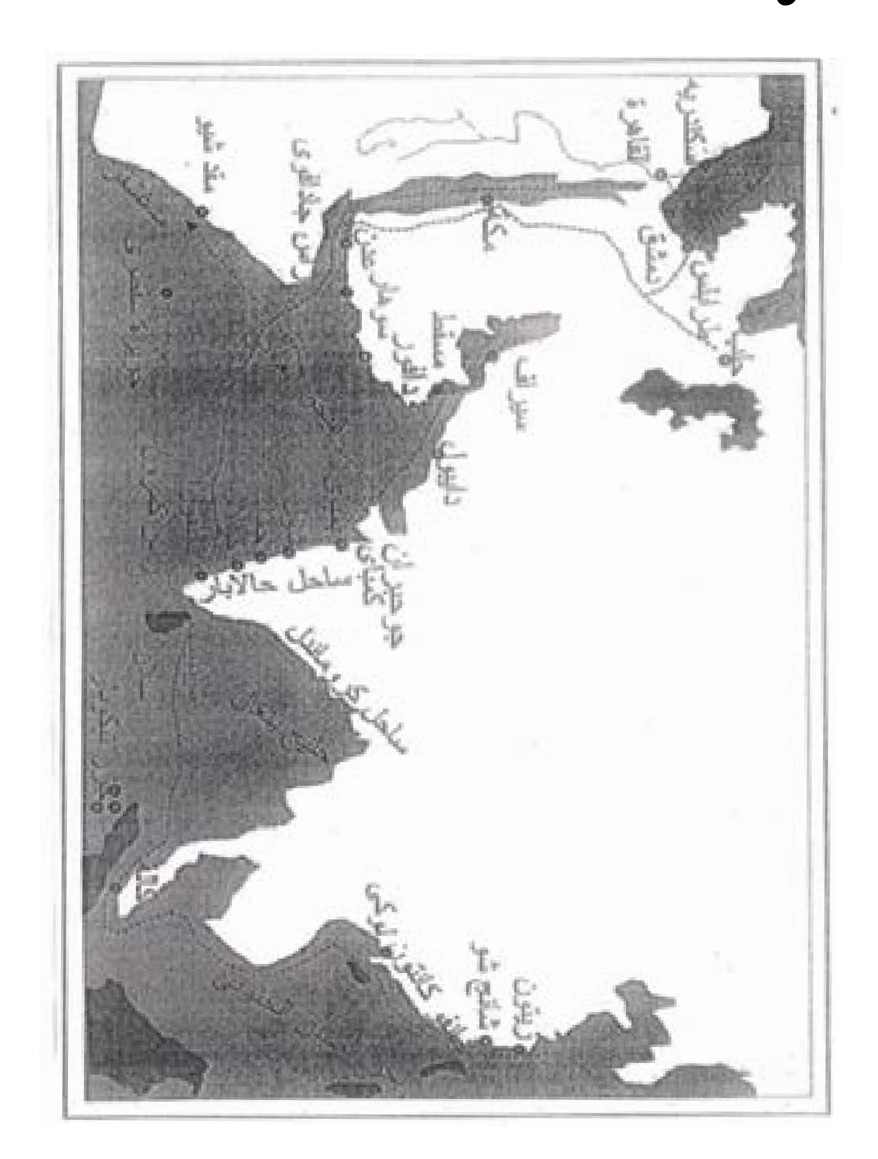
التاريخ	جهة الإقلاع	جهة الوصول	ملاحظات
١٩ أكتوبر	عدن	زيلع	أول سفر أهل من عدن مع ريح الأزيب ويعودون مع ريح الشمال
٢٣ نوفمبر	مقديشو	عدن	وصول السفن
١٧ ديسمبر	عدن	مقديشو	سفر أهل مقديشو من عدن
١ يناير	مقديشو	عدن	وصول السفن
٤ يونيو	عدن	مقديشو	أول سفر أهل مقديشو من عدن
٦ يونيو	عدن	مقديشو	سفر أهل مقديشو من عدن
٢٦ سبتمبر	عدن	مقديشو	وصول سفن أهل مقديشو إلى عدن
٢٠ أغسطس	عدن	سيلان والصومال	سفر أهل سيلان والصومال من عدن

الخلاصة:

لقد ركز هذا البحث على دراسة مواسم الرحلات لميناء عدن من مختلف الأقطار في القرنين السابع والثامن الهجريين وتوصلت إلى:

- أثبتت الدراسة أن هناك رحلات موسمية ثابتة تصل وتغادر ميناء عدن من مختلف الأقطار.
- أوضحت الدراسة أن الرحلات الموسمية تتحكم بها حركة الرياح الموسمية وكذلك التيارات البحرية.
- قدمت الدراسة مواعيد قدوم ومغادرة الرحلات الموسمية من ميناء عدن لعدد من الأقطار منها:
  * أقطار المشرق.
  * مصر.
  * الساحل الشرقي لأفريقيا.
- أفرزت الدراسة بيان دور ميناء عدن التجاري العالمي.

ملاحق:



خريطة رقم (1) موقع عدن من الطريق التجاري البحري، بين الصين، والهند، والخليج العربي، والبحر الأحمر



خريطة رقم (٢) تظهر موقع عدن



خريطة رقم (٣) التيارات البحرية في المحيط الهندي في فصل الصيف
المصدر: شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية



خريطة رقم(٤) التيارات البحرية في المحيط الهندي في فصل الصيف

المصدر: شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية

المصادر والمراجع:

- **أغناطيوس يوليانفتش كراتشكوفسكي.**

- تاريخ الأدب الجغرافي العربي، نقله إلى العربية: صلاح الدين عثمان هاشم، القاهرة، 1993م.

- **أنور عبد العليم.**

- الملاحة وعلوم البحار، الكويت، 1979م.

- **ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي.**

- رحلة ابن بطوطة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ط ١، مؤسسة الكتب الثقافية، ١٤٢٣ هـ/ ٢٠٠٣ م.

- **بلعيد، محمد منصور**

- عدن في عصر الدولة الرسولية (629-858هـ/ 1231-1445م) دراسة تاريخية، حضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1428هـ/ 2007م

- **حسسين فوزي.**

- حديث السندباد القديم، القاهرة، ١٩٤٣م.

- **حوراني، جورج.**

- العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب، مكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة، 1958م.

- **سارجنت، ر.ب.**

- مينائي عدن والشحر في العصر الإسلامي الوسيط، ترجمة: نهى صادق، المعهد الأمريكي للدراسات اليمنية.

- **السروري، محمد عبد الله.**

– الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (429هـ/ 1037م) إلى (626هـ/ 1228م)، ط1، الأهرام، القاهرة، 1997م.

- **السيد عبد العزيز سالم.**

– البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993م.

- **شوقي عبد القوي عثمان.**

– تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41-904هـ/ 661-1498م)، عالم المعرفة، عدد (151)، ذو الحجة ١٤١٠هـ/ يوليو 1990م.

- **شهاب، حسن صالح.**

– الأعراف البحرية وأحكامها في السفن العربية، دار الكتب الوطنية، أبو ظبي، الطبعة الأولى، 2009م.

– تحقيق كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد لابن ماجد، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، 1989م.

– طرق الملاحة التقليدية في البحر الأحمر، دراسات يمنية، عدد: (8، 9)، مركز الدراسات

والبحوث، صنعاء- اليمن، يونيو- يوليو، ١٩٨٢م.

– فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، 1402هـ/ 1982م.

- **المسعودي، أبو الحسن علي بن علي.**

– مروج الذهب ومعادن الجوهر، المطبعة البهية، القاهرة، ١٣٤٦هـ.

– نـور المعـارف في نظـم وقوانـين وأعـراف اليمـن في العهـد المظفـري الـوارف، تحقيـق: محمـد عبـد الرحيـم جـازم، ط1، المعهـد الفرنـسي للآثـار والعلـوم الاجتماعيـة، صنعـاء، 2003م.

- **ياقوت الحموي، ياقوت بن عبد الله.**

– معجـم البلـدان، تحقيـق: فريـد عبـد العزيـز الجنـدي،، دار الكتـب العلميـة، 1410هـ/ 1990م.

أثر النشاط البحري على عدد من المظاهر الاجتماعية في مدينة عدن

«من القرن الرابع إلى مطلع القرن السابع الهجري»

د.محمد منصور علي بلعيد
أستاذ التاريخ الإسلامي وحضارته المساعد
كلية التربية زنجبار جامعة عدن

المقدمة

يتناول البحث دراسة صفحات من تاريخ عدن الاجتماعي، وأثر النشاط البحري في تكوين مجتمع عدن المتنوع والمتجدد، خلال المدة بين القرن الرابع والسابع الهجري، ومعالجة موضوع الظواهر الاجتماعية في مجتمع عدن خلال أربعة قرون، ويقدم بشكل جلي صورة حية لواقع المدينة بدون تجميل أو تحامل على الواقع آنذاك، طبقًا لما أوردته المصادر التي تناولت مواضيع صادقة جسدت صورة حية، لتلك المدينة النشطة تجاريًا والمجلوب إليها كل شيء حتى الماء.

تناول البحث دراسة جميع الظواهر الاجتماعية المرتبطة بتاريخ عدن البحري، وأثر البحر بكل ما يحمله من خيرات ونوائب للمدينة، وجاء اختيار عنوان البحث ليتناسب مع مختلف الظواهر الاجتماعية، وكذا استخدام المصادر للفظ «ظاهر» وهو ما يعني في اللغة خلاف الباطن[1]، ومن ثم اعتنينا بما هو ظاهر، مستندين على تعريف دوركايم للظاهرة الاجتماعية، بوصفها كل ضرب للسلوك والعمل يوجد مستقلًا عن

(1) المنجد في اللغة والأعلام، دار الشرق، بيروت، ص482.

الأفراد، وأهم ما تتميز به: الخارجية، القهر، التلقائية، والعمومية[1]، وهو ما ينطبق على مجمل الظواهر التي تم دراستها، وركزنا على ما يختص بالبحر، دون تناول بقية الظواهر أو المشاكل الاجتماعية، التي ليس لها علاقة أو ارتباط بالبحر أو علاقة أو تأثير مباشر به.

وقُسِّمَ البحث إلى محورين أساسيين: المبحث الأول يتناول الأوضاع السياسية في عدن من القرن الرابع إلى مطلع القرن السابع، والدول المتعاقبة على المدينة، فضلًا عن تناول التركيبة السكانية للمدينة خلال مدة الدراسة، وأثرها الاجتماعي على المدينة، فيما تناول المبحث الثاني: الأسباب التي أدَّت إلى تنوع الظواهر الاجتماعية المتعلقة بالبحر، وكذا تناول هذا المبحث الظواهر الاجتماعية، التي انتشرت في عدن من القرن الرابع إلى مطلع القرن السابع، وتم تقسيمها تبعًا لموضوعاتها إلى ظواهر اجتماعية، وعادات اجتماعية، ومعتقدات اجتماعية، ويختتم المبحث بكيفية معالجة الدول والمجتمع لهذه الظواهر، وخلص البحث إلى أهم نتائج الدراسة.

المحور الأول

أولًا: الأوضاع السياسية في عدن بين القرن الرابع والسابع الهجري

بالنظر إلى الأوضاع السياسية في عدن من القرن الرابع إلى القرن السابع، نجد تعدد الكيانات السياسية المتصارعة، والمتعاقبة على عدن، ومرد ذلك إلى الأهمية التجارية للمدينة، وتأثير النشاط التجاري بين الشرق والغرب؛ حيث أدَّت عدن دور الوسيط التجاري بين الأقطار المختلفة، وأهم هذه الكيانات:

(1) موسوعة مصطلحات علم الاجتماع، حررها، محمد عاطف غيث، دار المعرفة الجامعية، ص425- 426.

1- الدولة الزيادية (204- 412هـ)

قامت في زبيد، وامتد نفوذها السياسي إلى عدن وحضرموت على طول الساحل الشرقي لعدن[1]. كما خضعت عدن لنفوذ آل نجاح، الذين ورثوا حكم آل زياد في تهامة، وذلك في عهد مؤسس الدولة، المؤيد نصير الدين نجاح (412-452هـ)، الذي ملك تهامة وأعمالها إلى عدن[2].

2- إمارة بني معن (412-511هـ) [3]

تولوا حكم عدن نيابة عن الحسين بن سلامة، ثم استقلوا بها بعد وفاته عام 412هـ، ولم يقتصر نفوذهم على عدن وحدها، وإنما امتد شرقًا إلى الشحر وحضرموت[4]

3- الدولة الصليحية (439 - 532هـ)

عندما لم يستطع بنو معن التصدي لأطماع علي بن محمد الصليحي، اعترفوا بسلطانه على إمارتهم مقابل أن يدفعوا له مائة ألف دينار سنويًا [5]

(1) عمارة اليمني، نجم الدين عمارة بن علي الحكمي اليمني، تاريخ اليمن المسمى المفيد في أخبار صنعاء وزبيد وشعراء ملوكها وأعيانها وأدبائها، تح:محمد بن علي الأكوع، ط3، المكتبة اليمنية للنشر، صنعاء، 1985م، ص54؛ ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى (تاريخ المستبصر)، تح: أوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، 1407هـ/ 1986م، ص67.

(2) الحبيشي، وجيه الدين عبد الرحمن بن محمد بن عبد الرحمن بن عمر بن محمد الوصابي، تاريخ وصاب المسمى الاعتبار في التواريخ والآثار، تح: عبد الله محمد الحبشي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1979م، ص30.

(3) بنو معن: وهم بطن من الأصابح الحميريين، عمارة، المفيد، ص77، هامش 4.

(4) عمارة، المفيد، ص77.

(5) المصدر السابق، ص77-82.

ولاحقًا أصبح هذا المبلغ صداقًا للسيدة بنت أحمد عن زواجها من المكرم أحمد عام 458هـ، واستمر يدفع سنويًا طلية حكم علي بن محمد الصليحي عام (459هـ)[1]، وأدت الصراعات التي استجدت بين الصليحيين، وبني معن في عام 476هـ إلى اتفاق محمد بن معن، والمكرم أحمد على اقتسام إيرادات عدن، وتعيين نائبين لهما على عدن، فعيَّن المكرمُ حاتمَ بن الغشم اليامي نيابة عنه، وعين محمدٌ بن معن ابنَ الدهاني نائبًا له[2]، ولكن ما لبث أن تم تصفية ابن الدهاني من قبل حاتم بن الغشم، فانهار الاتفاق بين الكيانين، وكان سببًا في نهاية النفوذ السياسي لبني معن على عدن والذين فروا منها إلى أحور[3].

4- الدولة الزريعية (511- 569هـ)

أعاد المكرم أحمد، تقسيم عدن بين نوابه، ولـدَيّ الكرم اليامي العباس، والمسعود، فأعطى العباس حصن التعكر، وأصبح من اختصاصه جباية الأموال القادمة عبر باب البر، فيما أعطى المسعود حصن الخضراء، وجباية الأموال الداخلة عبر باب البحر، على أن يقدما ما تم تقريره سابقًا، صداقًا للسيدة بنت أحمد سنويًا من عدن[4]، وفي (475هـ) انتقلت ممتلكات العباس وصلاحياته إلى ابنه زريع[5].

---

(1) عمارة، المفيد ص141، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص122.

(2) عمارة، المفيد، ص141، هامش (2)، السروري، محمد عبده محمد: الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة (429 – 626هـ/ 1037 – 1228م) إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 2004 م، ص135، 136.

(3) السروري، تاريخ اليمن ص136.

(4) عمارة، المفيد، ص139، 141.

(5) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص122.

ثـم أصبحـت إدارة عـدن وراثيـة، لأبنـاء هـذه الأسرة، وبمقتـل زريـع ابـن العبـاس، وعمـه المسـعود عـام (503هـ)، في زبيـد انتقلـت السـلطة إلى ورثتهـم، أبي السـعود بـن زريـع، وأبي الغـارات بـن مسـعود، اللذيـن امتنعـا لاحقًـا عـن دفـع المقـررات السـنوية للسـيدة بنـت أحمـد، وبعـد حـروب مـع زوجهـا أسـعد بـن أبي الفتـوح؛ ونتيجـة للصلـح بـين للطرفـين دفعًـا ربـع مـا كان مقـررًا[1]، وكان هـذا العمـل بدايـة للامتنـاع كليًـا عـن الاسـتمرار في تقديـم عائـدات عـدن للصليحيـين، مسـتغلين حالـة الضعـف التـي أصابـت دولتهـم، وبذلـك اسـتقلوا بحكـم عـدن إداريًـا وماليًـا [2]، ولاحقًـا لم تسـتمر حالـة الانقسـام السـياسي للزريعيـين في عـدن وبعـد صراع طويـل(530-532هـ)، نجـح سـبأ بـن أبي السـعود مـن الانتصـار عـلى ابـن أخيـه عـلي ابـن أبي الغـارات والتفـرد بحكـم المدينـة[3]، إلا أن الأطـماع السياسـية في عـدن لم تقتـصر عـلى الصليحيـين، وإنـما ظهـر لاحقًـا آل مهـدي في زبيـد، الذيـن حاولـوا ضـمَ عـدن في (554هـ)، واضطـر الداعـي عمـران لعقـد صلـح معهـم، ودفـع لهـم مـالًا سـنويًا [4]، واسـتمر خطـر آل مهـدي عـلى

---

(1) عمارة، المفيد، ص134، 141، الحبيشي، الاعتبار، ص38، ص64.

(2) عمارة، المفيد، ص146-147، ابن المجاور، ص125، بامخرمة، أبو محمد الطيب ابن عبد الله بن أحمد، تاريخ ثغر عدن، تح: أوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت ومنشورات مكتبة المدينة، صنعاء، 1407هـ/ 1986م، ص89، ص217.

(3) ابن الديبع، وجيه الدين عبد الرحمن بن علي بن عمر الشيباني، قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تح: محمد بن علي الأكوع، مطبعة السعادة، القاهرة، يناير 1977م، ص260.

(4) ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تح: ركس سمث، لندن، 1973م، ص15-17، محمد كريم إبراهيم، عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية 476- 626هـ/ 1083- 1228م، منشورات مركز دراسات الخليج العربي – جامعة البصرة، 1985م، ص183- 193.

عدن إلى قدوم حملة توران شاه لليمن (569هـ)، وتم القضاء على آخر عمال آل زريع، ياسر بن بلال المحمدي[1].

5- عدن في عهد الأيوبيين

بوصول الحملة الأيوبية إلى عدن، في ذي القعدة (569هـ)، عين عثمان بن علي الزنجبيلي واليًا على عدن (570هـ)، وفي عهده شهدت عدن نشاطًا تجاريًا وعمرانيًا واضح المعالم[2]، وكان لسياسة الزنجبيلي، الاستقلالية عن الأيوبيين أثر في قدوم حملة أخرى بقيادة طغتكين بن أيوب عام (579هـ)، وأدَّت إلى هروب الزنجبيلي بأموال ضخمة من عدن إلى مكة، ثم في أوائل القرن السابع قدمت حملة الملك المسعود إلى عدن (612هـ)، وتم تعيين محمد بن علي التكريتي واليًا على عدن[3]، وشهدت عدن أواخر الحكم الأيوبي اضطرابًا عامًا في أوضاعها؛ نتيجة للسياسة الجبائية، التي استخدمها نور الدين عمر بن رسول نائب الأيوبيين في اليمن[4].

ثانيًا- التركيبة السكانية لمجتمع عدن

يربط ابن المجاور[5] بدايات الاستيطان البشري في عدن بالعديد من الروايات الأسطورية، كوصول ذي القرنين، وكذا شداد بن عاد، ومدائنه الأسطورية ما بين اللخبة، ولحج، ومغاوي المفاليس[6]، ورغم عدم إيماننا

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص127-128، 131، 132.
(2) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص131.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص147-148، بامخرمة، ثغر عدن، ص223.
(4) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص147-148.، بامخرمة، ثغر عدن، ص68- 69.
(5) تاريخ المستبصر، ص106.
(6) المصدر السابق والصفحة نفسها.

بروايات ابن المجاور، إلا أن فيها دلالات حول وجود استيطان بشري في عدن، منذ العصور القديمة، وخلال هذه المدة ارتبطت عدن بمصر ارتباطًا وثيقًا؛ نتيجة لانتقال التجارة إلى البحر الأحمر في العصور الميلادية الأولى[1]، وخلال هذه المرحلة سكنت عدن جماعات محلية اشتغلت بصيد الأسماك؛ نظرًا لما تميزت به عدن من رؤوس بحرية[2].

فانتعشت عدن، نظرًا لذلك وفدت إليها مجاميع بشرية هائلة من سواحل أفريقية الشرقية يسمون (أهل القمر[3])، وأدت هذه الهجرات إلى طرد السكان المحليين في المنطقة، فسكنت هذه الأقوام الإفريقية أطراف عدن الجنوبية والشرقية، (أعالي الجبل الأحمر، حقات، المنظر)[4]، وأدَّى استقرارهم إلى ازدياد هذه الأجناس، وأقامت مراسم دائمة بين بلادهم وعدن[5]، وتلاحقت موجات الهجرات الإفريقية إلى عدن؛ نتيجة الازدياد، والنشاط التجاري، بقدوم (البرابر)، فأصبحت عدن محط أطماع القوى الأفريقية، وتمكن العنصر الجديد -البرابر- من التغلب على القديم أهل القمر[6].

(1) محمد أمين صالح، بنو معن، ثم آل زريع في عدن، مجلة المؤرخ العربي، العدد 15، بغداد، 1985م، ص328.

(2) ابن المجاور، تاريخ المبصر، ص116، محمد أحمد، عدن من قبيل الإسلام حتى إعلان الدولة العباسية، دار الثقافة العربية، الشارقة، ودار جامعة عدن، 2001م، ص123.

(3) القمر تطلق على مدغشقر جزر القمر ونواحيها، شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41-904هـ/ 661- 1498م)، سلسلة كتب عالم المعرفة 151، يوليو 1990م، ص206.

(4) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص116.

(5) المصدر نفسه، ص117.

(6) المصدر نفسه، والصفحة نفسها.

واكتمل عقد العناصر الأجنبية، بقدوم أقوام أخر من الشرق، وهم أهل سيراف[1]، بقيادة سلطانهم شاة جمشيد، الذي تغلب على الأقوام، والطوائف الأخرى في عدن[2]، وخلال هذه المدة زاد عدد السكان بعدن، وبحسب قول المصدر: «فانعمر الموضع بمقامه... فلما كثر الخلق... بنو بها الحمامات»[3]، وبذلك استقر الفرس بعدن، وازداد نفوذهم في القرن الأول الهجري، فتحكموا في سوق عدن[4]، وخلال هذه المدة نسبت معظم الأعمال العمرانية في المدينة إليهم، ومنها قنطرة المكسر[5] وكذا بناء الجامع[6]، لذا نجد أن الفرس خلال هذه المدة تسيدوا في عدن، وكانوا الأغلب في سكان المدينة -بين القرن الأول والرابع- فعندما قدم المقدسي[7] إلى المدينة، قال: «وأكثر أهل عدن وجدة فرس».

ورغم تعدد الأجناس، والإثنيات في عدن، إلا أنها تميزت بطابعها العربي اليمني، وكانت تلك السمة الغالبة على المدينة[8]؛ إذ لم تؤثر تلك

(1) سيراف: تقع جنوبي شيراز، وأطلالها الآن على مسافة ميل من غربي قرية بند طاهري على الطريق من نوستير إلى قيس، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي، ص125-126.

(2) المصدر السابق، والصفحة نفسها.

(3) المصدر السابق، والصفحة نفسها.

(4) الشجاع، عبدالرحمن عبدالواحد، تاريخ اليمن في صدرالإسلام، الفكر، دمشق، 1987م، ص65، شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن، دار الفارابي، بيروت ولجنة الكتاب اليمني، عدن، 1977م، ص242.

(5) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 105.

(6) المصدر نفسه، 120.

(7) أبوعبد الله محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، نشر دي جوية، بريل، ليدن، 1967م، ص960، ومما نسبه لهم بناء جامع عدن أيضًا، تاريخ المستبصر، ص120.

(8) محمد كريم إبراهيم، مجتمع عدن وسكانها في عهد بني زريع وبني أيوب، مجلة كليات التربية، جامعة عدن، العدد 6، أغسطس 2004م، ص13.

الأجناس في عربيتهم إلا تأثيرًا طفيفًا وصفه الهمداني[1] بـ «لغتهم مولده ردية، وفي بعضهم نوك وحماقة، إلا من تأدب»، ويمكن إرجاع ذلك إلى تأثيرات البحر، والاتصال بالثقافات المختلفة، ولا يمكن أن نعد ذلك نقيصة بحق لغة عدن، بل هي ظاهرة معروفة على لغة أهل اليمن؛ نتيجة تأثرها بالهند والحبشة[2].

وقد كان لتأثير قيام الدولة الزيادية، أثر بالغ على عدن، بازدياد سكانها من أنحاء اليمن المختلفة، بعد بسط نفوذهم على الجبال والتهايم، وتعيين نواب لهم بعدن[3]، ويمكن تمييز سكان عدن خلال هذه المدة من القرن الرابع بعدد من القبائل العربية، ومنها: المربون، وينسبون أنفسهم إلى نسل هارون عليه السلام[4]، والحماحميون والملاحيون[5]، وقد عانى السكان كثيرًا من هاتين القبلتين، لكثرة العداوات والحروب بينهم[6].

(1) أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب، صفة جزيرة العرب، تح: محمد بن علي الأكوع الحوالي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1410هـ/ 1990م، ص94.

(2) العواضي حميد، لهجات الجزيرة العربية، كما وصفها الهمداني، مجلة الإكليل، العدد، يناير، يونيو2012م، ص53.

(3) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص9.

(4) القزويني، أبو زكريا محمد بن محمود، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، 1960م، 1/ 38، يرى محقق صفة جزيرة العرب، محمد علي الأكوع أنهم من نسل هارون الرشيد، وربما وهم في ذلك، ص94، هامش (7).

(5) الحماحميون من أولاد حماحم ذو عثكلان، والملاحيون يحتمل أنهم من قرية ملاح العرش برداع، صفة جزيرة العرب، ص94، هامش 7 للمحقق.

(6) المقدسي، حسن التقاسيم، ص102.

ومع استقلالية عدن تحت ظل الدويلات المحلية المستقلة، كبني معن من (412هـ) [1]، ثم آل زريع من (486هـ) [2] أدى ذلك إلى زيادة سكان عدن، فكان القرن الخامس والسادس الهجريين عصرًا للاستيطان البشري الهائل في المدينة، وترافق ذلك مع الازدهار الاقتصادي للمدينة، خلال هذين القرنين، قال ابن المجاور[3] عن ذلك: «وكَثُر الخلق بها فبنوا الدور، والأملاك وتوطن بها جماعة عرب من كل فج».

وكان القرن السابع عصر الاستيطان البشري الأضخم في عدن من الأقاليم، والأقطار العربية الإسلامية، والأعجمية المختلفة، «وغالب سكان البلد عرب مجمعة من الإسكندرية، ومصر، والريف، والعجم، وحضارم، ومقادشة، وجبالية، وأهل ذبحان، وزيالع، وبرابر، وحبوش، والتأم إليها من كل بقعة ومن كل أرض»[4]، وبذلك احتضنت عدن أعدادًا هائلة من الأقطار المختلفة بدافع العمل في المدينة؛ نتيجة لما رافق ذلك من ازدهار اقتصادي، فوصفهم ابن المجاور[5] أنهم «تمولوا فصاروا أصحاب خير ونعم»، وقد كان لهذا الخليط البشري أثر كبير وواضح في معظم المظاهر الاجتماعية، التي انتشرت في عدن خلال هذه المدة.

---

(1) عمارة، المفيد، ص77.

(2) عمارة المفيد، ص139، -147، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص121.

(3) تاريخ المستبصر، 130.

(4) المصدر السابق، ص134.

(5) تاريخ المستبصر، 134.

المحور الثاني
المظاهر الاجتماعية في عدن

أولًا: أسباب تعدد الظواهر الاجتماعية في عدن

تعددت الأسباب التي أدت إلى تنوع الظواهر الاجتماعية في عدن خلال مدة الدراسة، ومن خلال تتبع دراسة هذه الظواهر بشكل عام خلصت الدراسة إلى عدد من هذه الأسباب، نجملها بالآتي:

1- ضعف الوازع الديني

من الأسباب التي أسهمت في شيوع بعض المظاهر السلبية، لدى شريحة من المجتمع الدخيل في عدن، لاسيما أن مجتمع عدن كان مجتمعًا منفتحًا على الثقافات المختلفة القادمة عبر البحر من تجار، ونواخيذ، ورحالة مارين بالمدينة، من الأديان والمشارب المختلفة؛ الهندية، والفارسية، والصينية، والأفريقية.

يتضح ضعف الوازع الديني في سلوكيات طوائف وفئات دخيلة على المجتمع العدني من العناصر الأجنبية الأفريقية، كالبرابر الذين وصفهم ابن المجاور[1] بقوله:»ما رأيت أوقح، ولا أوسخ، ولا أقل حياء من البرابر، فلا جزاهم عن الإسلام خيرًا»، وعقَّب على ذلك بقول رسول الله صلى الله علية وسلم: «الحياء من الإيمان[2]»، وتوحي هذه الصفات

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص135.

(2) والحديث صحيح ومنطوقة، «أن رسول الله مر على رجل من الأنصار وهو يعظ أخاه في الحياء، فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: دعه فإن الحياء من الإيمان» صحيح البخاري، 74، مسند أحمد، 9/ 123.

من هذه الفئة -تحديدًا نساءهم- بضعف الوازع الديني وإن نسبوا إلى الإسلام، ويأتي ضمن هذا العامل أيضًا، وجود عدد من بيوت متعاطي المسكرات ومروجيها حوالي مسجد ابن الخطيب بعدن، وما يقومون به من إيذاء العامة[1].

وما انتشار هذه المظاهر السلبية في المجتمع إلا بوجود فئات اجتماعية من ضعاف الإيمان، ممن يسعى في نشر مثل هذه المفاسد في المجتمع.

2- غياب سلطة الدولة

يمكن إرجاع ذلك إلى أن عدن كانت تدار من دولة بني زياد في زبيد، الذين أوكلوا إدارة عدن إلى نواب لهم يدعون بني معن، وكذلك بعد عدن عن عاصمة آل زياد أدَّى إلى طمع بني معن فيها، مستغلين اضطراب الأوضاع بعد وفاة الحسين بن سلامة[2]، ويتضح ذلك أيضًا في محاولات الصليحيين في جبلة فرض نفوذهم على عدن، وحكامها بني معن خلال المدة ما بين (459-468هـ) [3]، وكان لغياب سلطان الدولة المركزية، ودخول الدول القائمة في صراعات طويلة للسيطرة على عدن أثر بالغ على حياة الناس ومعايشهم.

يضاف إلى ذلك حالة الانقسام الظاهري في النفوذ بين أبناء حاتم بن الكرم اليامين، في عدن، فأصبحت عدن مقسمة بينهم، التعكر وأعالي المدينة وباب البر بيد العباس، فيما كان شق المدينة الأسفل بيد المسعود،

---

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص249.
(2) عمارة، المفيد، ص77.
(3) المصدر السابق، ص139-ص142.

الـذي كان يديرهـا مـن حصـن الخـضراء[1]، وقـد اسـتمر هـذا التقاسـم الظاهـري للمدينـة وإيراداتهـا الماليـة بـين آل زريـع إلى عـام (532هـ) عندمـا تمكـن سبأ بـن أبي السعود من الانتصار على علي بن أبي الغارات، وتوحيد المدينـة تحـت حكمـه[2]، وكان لهـذا الانقسـام للمدينة والـصراع بـين آل زريـع الطويل إلى غياب مباشر لسلطة الدولة المباشر، وهو ما انعكس سلبًا على الوضـع الاجتماعـي في المدينـة.

وفي العهـد الأيـوبي كان غيـاب الدولـة الكامـل واضحًـا، وتفويـض أمـر المدينـة للـولاة كعثـمان الزنجبيـلي، الـذي اسـتغل سـلطانه في المدينـة للثـراء، وجمـع الأمـوال بالوسـائل المختلفـة، وقـد وصفـت الأمـوال التـي سـلبها مـن عـدن ودخـل بهـا مكـة عنـد خروجـه مـن اليمـن أنهـا (أمـوال سـحت... وكنـوز قارونيـة)[3].

ويبـدو أن انشـغال الـدول المتعاقبـة بـما تـدره عـدن مـن الأمـوال، أدى إلى غـض الطـرف عـن وضـع المدينـة الاجتماعـي عـلى حسـاب تنامـي هـذه الظواهـر، وغيرهـا في المدينـة.

3- تعدد الإثنيات العرقية

أحـد أهـم الأسـباب التـي أدت إلى شـيوع عـدد مـن الظواهـر الاجتماعيـة السـلبية في المدينـة، فقـد أشـارت المصـادر إلى هـذا التنـوع الإثنـي لمدينـة عـدن

(1) عمارة المفيد، ص139- ص142، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص121.

(2) عمارة، المفيد، ص146. 147، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 125.

(3) ابن جبير، محمد بن أحمد، رحلة ابن جبير في مصر وبلاد العرب والعراق والشام وصقلية عصر الحروب الصليبية، تح: حسين نصار، دار مصر للطباعة، مكتبة مصر، القاهرة، رمضان 1374هـ، مايو 1955م، ص153.

«وتوطن بها جماعة عرب من كل فج عميق»[1] وكذا في نص آخر يقول: «التأم إليها من كل بقعة ومن كل أرض.. وغالب أهلها حبوش وبرابر»[2] وفي ذلك دلالات واضحة إلى تعدد الأعراق، والأجناس، من كل الفجاج والأراضي والأقطار ومن هذه الإثنيات «البرابر، وأهل القمر، والأحباش، والفرس (أهل سيراف)، والهنود، والصينيون، والمقادشة، والإسكندرية، ومصر، والبصرة، وزيلع، والحجاز، وكرمان، وواسط، وآمد، وبغداد»[3]، ومعظم هذه الإثنيات أقامت بعدن إقامات دائمة للعيش والتجارة، وبعضهم كانت إقامته مؤقتة للعمل والتجارة، وكان نتيجة هذا الاختلاط الإثني والعرقي الثقافي والاجتماعي، لإثنيات تحمل ثقافات وطباع وسلوكيات مختلفة ومرتبطة بالبحر-سلوك البحارة-؛ أن نشروا ثقافاتهم الاجتماعية وبعض السلوكيات الشاذة في المدنية، ومن هذه الإثنيات من لم يرَ ابن المجاور[4] الذي طاف معظم أرجاءالعالم المعمور، أعجب من نسائهم ولا أوقح منهن، وفي ذلك دلالة واضحة أن هذه العرقيات كانت سببًا في شيوع هذه الظواهر الاجتماعية في المدينة.

4- أثر البحر على المدينة

للبحر أهمية كبيرة في تكوين عدن، وتميزها بطابع خاص، فهي تقابل الضفة الشرقية لأفريقية، كما يشكل الساحل، الذي تقع عليها امتدادًا

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص130.
(2) المصدر السابق ص134.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 117، ص116، 132، 133، ص134،، 146، 147، بامخرمة، ثغر عدن، ص21.
(4) تاريخ المستبصر، ص134، بامخرمة، ثغر عدن، ص54.

للطريق البحري إلى الهند، والسند، والصين، والخليج العربي، ومن ثمَّ كانت عدن ممرًا للهجرات البشرية المختلفة من شرق أفريقية في مواسم معينة من السنة[1]، ويتضح أثر العامل الجغرافي البحري بشكل كبير على المدينة فغاب عنها النشاط الزراعي لعدم صلاحيتها لذلك، «فلا زرع بها ولا ضرع»[2]، ومن ثمَّ لم تسكن عدن إلا لأجل البحر والنشاط التجاري والصناعي المرتبط به، فالمقدسي[3] الذي وصف سواحل اليمن ب» أنها فشفة وليس بها مصادر للمياه؛ لذلك لم تسكن إلا لأجل البحر».

فكان على عدن كفُرْضَة أن تلبي رغبات حاجات الفئات الاجتماعية المختلفة المرتبطة بالبحر كالربابنة، والنواخيذ، والتجار وبذلك يكون للبحر آثار إيجابية وسلبية على مجتمع عدن معًا.

5- تعدد الأسواق

من الأسباب المهمة، فعدن عبارة عن سوق تجاري كبير، وهي أحد أهم الأسواق، ولا يضاهيها إلا سوق منى من حيث البركة[4]، وخلال مدة الدراسة عجت عدن بالأسواق المزدحمة؛ نتيجة للحركة التجارية النشطة في المدينة، فقد وصفت الفرضة- المركز التجاري للمدينة- آنذاك

(1) الفيفي، محمد بن يحيى: الدولة الرسولية في اليمن دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (803-827هـ/ 1400-1424م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1425هـ/ 2005م، ص175.

(2) ابن خرداذبه، أبو القاسم عبدالله بن عبدالله، المسالك والممالك، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1998م، ص80.

(3) أحسن التقاسيم، ص95.

(4) المصدر السابق، ص85.

بأنها «كالمحشر تتم فيها المناقشة، والمحاسبة، والوزن، والعد» [1]، ونتيجة لما رافق ذلك النشاط التجاري أقام عثمان الزنجبيلي ببناء قيصارية، وأسواق، ودكاكين، لمواكبة النشاط التجاري المزدهر[2]، وكذلك أقام المعز إسماعيل بن طغتكين لاحقًا عام (598هـ) ببناء دكاكين، وقيصارية أخرى للعطارين، وأحكمت الإغلاق بالأبواب والأقفال[3].

كما تعددت الأسواق في المدينة وكان أبرزها سوق العطارين[4]، وسوق الزعفران، وسوق الصاغة[5]، والصيارفة[6]، وسوق الخزف[7]، وأسواق الخضرة، والرطب، واللحم، والدواب[8]، إلا أن سوق الجواري، كان الأكثر تأثيرًا في تعدد الظواهر الاجتماعية، لارتباطه المباشر بالجواري في عمليات البيع والشراء[9]، فكان للأسواق أثر كبير في شيوع الكثير من الظواهر الاجتماعية سلبًا وإيجابًا لارتباطها المباشر بحياة الناس.

6- حالة الثراء والرخاء الذي عاشه سكان المدينة

كانت عدن مركزًا وسيطًا وميناء عبور للبضائع المختلفة القادمة من الشرق، خاصة من الصين، التي ارتبطت بعدن، فوصفت بأنها دهليز

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص128.
(2) المصدر السابق، ص130.
(3) المصدر السابق والصفحة نفسها
(4) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص100، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص130.
(5) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 132، بامخرمة، ثغر عدن، ص3.
(6) بامخرمة، ثغر عدن، ص3،
(7) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص132.
(8) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص148، بامخرمة، ثغر عدن، ص69.
(9) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص146-147.

لتلك البضائع القادمة من الصين[1]، وكذا البضائع الهندية، ووصف ميناء عدن بأنه «مرفأ مراكب الهند»[2]، ويصل إليها متاع الهند، والصين، والزنج، والحبشة، وفارس، والبصرة، وجدة، والقلزم[3]، ومن خلال موقعها أدَّت دور الوسيط في إعادة توزيع تلك البضائع كلًا حسب حاجته، وهذا أعاد عليها مردودًا ماليًا ضخماً، وبذلك أصبحت خزانة مال هذا الإقليم[4]، وقد وفرت تلك العوائد المالية حالة من الرخاء والثراء لأهل عدن، والمشتغلين بالتجارة، فوصف المقدسي[5] عدن بأنه بلد مبارك على من دخله مثر لمن سكنه»، وخلال هذه المدة عاش سكانها، والقادمون إليها في «مساجد حسان، ومعايش واسعة، وأخلاق طاهرة، ونعم ظاهرة»[6]، وهو ما جعل عدن خلال هذه المدة وجهة سفر لكل من أراد الاشتغال بالتجارة والثراء، ضمن قطرين آخرين هما مصر وعمان، وقدمت عدن عليهما[7]، لذلك عاش أهل عدن والتجار الوافدون إليها حياة كريمة، وامتلك تجارها أموالًا عظيمة[8]، فكان المقيم بها في مكاسب وافره وتجائر مربحة[9]، فكان المشتغل بالتجارة يدخل عدن بألف درهم

---

(1) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص85.
(2) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص61.
(3) القزويني، آثار البلاد، ص104.
(4) ابن فضل الله، مسالك الأبصار، ص61.
(5) أحسن التقاسيم، ص85.
(6) المصدر السابق، والصفحة نفسها.
(7) المصدر السابق، ص97.
(8) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ص167.
(9) القلقشندي، محمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، مؤسسة دار الكتب العلمية، بيروت، 1987م، 2/ 9.

ويعود بألف دينار[1]، وانعكس ذلك على مجتمعها فكثر التفاخر، والمباهاة في التجارة والأموال[2]، وكان من نتيجة شيوع الثراء والبذخ في المجتمع انتشار بعض العادات السلبية في المجتمع.

7 - **كثرة عدد السكان**

من الأسباب التي أدت إلى تعدد الظواهر الاجتماعية في المدينة، نظرًا لما يرافق اجتماع السكان من اختلاط ومساوئ، فقد تدفقت إلى عدن موجات بشرية هائلة، كان أبرزها، قدوم (أهل القمر) في مراكب وخلق كثير [3]، وكذلك قدم أهل (سيراف) في عدد أكبر، وأدت هذه الكثرة السكانية إلى تعمير المكان ونمائه[4]، وهو ما جعل المقدسي[5] يقول: إن «غالب أهل عدن وجدة من الفرس»؛ حيث شهدت هذه المدة زيادة كبيرة في عدد المدينة من الفرس، وفي أوائل القرن السابع الهجري ازداد عدد السكان أكثر، وكانت الأغلبية للحبوش والبرابر[6]، وكان لزيادة عدد السكان وتحديدًا من هذين العنصرين في المدينة، أثر كبير في تنوع المظاهر الاجتماعية وسببًا في تعدد تلك المظاهر.

كما أدت الصراعات السياسية الداخلية في اليمن، إلى نزوح أعداد كبيرة من سكان تلك المناطق إلى عدن، في عام (426هـ)، «وترتب على

---

(1) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص97.
(2) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ص167.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص116.
(4) المصدر السابق، ص117.
(5) أحسن التقاسيم، ص96.
(6) ابن المجاور تاريخ المستبصر، ص134

طيلة تلك الحروب أن فارق أهل تهامة أوطانهم»[1]، وأدت الصراعات السياسية، التي رافقت قيام دولة آل مهدي «إلى هجرة خلق كثير إلى عدن»[2]، كما أدى خراب فرضة أبين وهرم؛ إلى هجرة تجار المدينتين إلى عدد من المدن ومنها عدن[3]، وقد كان لهذا العامل أثر كبير في ازدياد سكان عدن «فكثر الخلق بها»[4]، واستطاع الباحث إحصاء المناطق التي ذكر منها سكانها وروادها خلال مدة الدراسة في عدن اثني عشر بلدًا وقطرًا وإقليماً[5]، وقد كان لزيادة عدد سكان عدن ومرتاديها، أثر كبير في تعدد المظاهر الاجتماعية وتنوعها في المدينة؛ لتعدد الأجناس، والأعراق، والثقافات، والأديان.

ثانيًا:الظواهر الاجتماعية

تعددت الظواهر الاجتماعية تبعًا للعوامل المختلفة التي ارتبطت بتأثير البحر، والنشاط التجاري المرتبط به، ويمكن إيضاح أهم هذه الظواهر في:

1- شرب المسكرات

ظاهرة اجتماعية شاعت في المجتمع اليمني[6]، خلال مدة الدراسة، وعدن جزء من ذلك المجتمع، وتراوحت هذه الظاهرة بين شرب النبيذ

(1) الرازي، أحمد بن عبدالله بن محمد، تاريخ مدينة صنعاء، تح: حسين العمري، د.ن، دمشق، 1401هـ/ 1981م، ص159.
(2) الجندي، السلوك، 1/ 351.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص130.
(4) المصدر السابق والصفحة نفسها.
(5) المصدر السابق، ص134.
(6) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص79، ص81.

والخمر، والأول كان شائعًا أكثر بين الطبقات العامة، وقد أشار المقدسي[1]، إلى هذه الشروب في القرن الرابع؛ حيث كانت تجارته رائجة آنذاك، ومنها شراب كان أفضل من شراب القصب لحلاوته[2]، ويمكن التمييز بين هذه الأنواع من المشروبات المحللة، وبعضها الآخر الذي يدخل بعضها ضمن المسكرات، ومنها النبيذ الذي كان له مصانع في عدن خلال مدة الدراسة، فاشتهرت صناعته بتأثير عامل المناخ في عدن، الذي كان له أثر في سرعة صناعته «هواءه كرب ولكنه يقطع خلال خمر في مدة عشرة أيام»[3]، وكان يستخدم في صناعته ماء بئر الزعفران ويترك في الشمس، ولا يحتاج إلى إضافة خل أو أي مواد أخرى لإنضاجه[4]، وترعى الدولة هذه الصناعة؛ حيث تكلف من يقوم بضمان دار النبيذ بعدن[5]، وفي زبيد أيضًا كان يتم تحصيل 90 ألف دينار منها غير ما يصل للخزانة وعمال السلطان، ونواب الديوان[6]، ولم تكن عدن وحدها من عرف صناعة النبيذ وشرابه، بل عمت الظاهرة سائر بلاد اليمن؛ حيث كان ينقل ماء بئر الزعفران إلى الجند، وتعز، وصنعاء، وزبيد لكي يدخل في صناعة هذا المشروب[7].

ولا نستطيع القول بأن ظاهرة شرب المسكرات كانت حكرًا على الفئات الاجتماعية الدنيا في المجتمع، وإنما وجد من تعاقرها من حكام البلد،

(1) أحسن التقاسيم، ص98.
(2) المصدر السابق، والصفحة نفسها.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 130.
(4) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص131، بامخرمة، ثغر عدن، ص51.
(5) بامخرمة، ثغر عدن، ص51.
(6) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص79.
(7) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص131، بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص51.

والأمراء، والتجار، فقد أعان حكام حصن الخضراء غزاة المدنية من أهل جزيرة قيس[1]، بالشراب وأدواته في (545هـ)، عندما نزلوا من سفنهم للساحل وأقاموا جلسة سمر، فأرسل إليهم دقيق وغنم، لإعداد الطعام، وكذلك النبيذ فأكلوا وسمروا ودارت الأقداح بينهم[2]، وقد استغل أهل عدن حالة الشرب والسكر في الإجهاز على الغزاة، وهم في حالة السكر[3].

كما كان للأمراء والحكام مجالس سمر للشرب، كما هو الحال في أحد مجالس المعتمد رضي الدين التكريتي، ونديمه سيف الدين أتابك سنقر، الذي أعجب بذلك النبيذ، فسأل المعتمد عن نوعه وكيفية صنعه[4]، وهكذا نجد أن ظاهرة شرب المسكرات بشقيها النبيذ والمسكر كانت رائجة في أوساط فئات المجتمع المختلفة، ويبدو أن تجارتها والاشتغال بها ارتبطت بأهل الذمة من يهود ونصارى وغيرهم، من الطوائف الأجنبية[5]، وقد وجدت في المدينة محلات وبيوت يصنع فيها الخمر، وكانت الدولة تقف إلى جوارهم[6]، وهذا فيه دلالة على أن الدولة كانت تغضُّ الطرف عن ممارسات بعض هؤلاء، نظير ما يقدمونه من أموال للدولة.

(1) جزيرة تقع على الخليج الإسلامي قريبة من السواحل الإيرانية وهي آخر مدينة إيرانية يراها الإنسان قبل الوصول إلى مضيق هرمز وذلك إن كان مارًا من العراق إلى الشاطئ الإيراني، شوقي عبدالقوي، تجارة المحيط الهندي، ص 126.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص124.

(3) المصدر السابق، ص124-125.

(4) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 131، بامخرمة، ثغر عدن، ص51.

(5) أسامة أحمد حماد، مظاهر الحضارة في اليمن في العصر الإسلامي (عصر دولتي بني أيوب وبني رسول) مركز الإسكندرية للكتاب، 1425هـ/ 2004م، ص332.

(6) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص249.

2- الدعارة (الزنا)

ظاهرة اجتماعية رافقت المجتمعات البشرية، وكثر انتشارها في المدن التجارية الكبيرة، فعدن خلال مدة الدراسة، كانت مدينة بمواصفات عالمية لمدنية تجارية، وملتقى للتجار ونواخيذ من الأقطار الإسلامية وغير الإسلامية المختلفة، وتعد إشارة المقدسي[1] واضحة الدلالة في هذا السياق فيقول: «والزنا بعدن ظاهر»، وهي بذلك مرتبطة بالمجتمع التجاري في المدينة، وتأثير البحر، وما يجلبه إليها من بضائع في شكل جواري، وقد ارتبطت هذه الظاهرة بسلوكيات النواخيذ والتجار، فيعلل المقدسي[2] انتشار هذه الظاهرة وسلوكيات أخرى ويربطها البحر «وكل بلد على بحر أو نهر فالزنا فيه كثير مثل سيراف وبخارى وعدن»، وجعل عدن بعد عدد آخر من المدن الإسلامية البحرية أو النهرية.

ولعل ما عزز هذه الظاهرة؛ تجارة الرقيق السائدة في عدن آنذاك، فعدن سوق تجاري لتبادل هذه التجارة، فوجد فيها سوقًا للجواري ضمن أسوق المدينة[3]، وكانت البضاعة الرائجة فيه الغلمان والجواري، التي تستجلب من الهند[4]، كما تجلب الوصيفات والوصفان من الحبشة أيضًا[5]، وتبعًا لانتشار هذه الأسواق انتشرت ظاهرة الإماء والعبيد في بيوتات تجار عدن وأثريائها[6].

(1) أحسن التقاسيم، ص103.
(2) أحسن التقاسيم، ص36.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص148، بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص69.
(4) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص143، ص146.
(5) عمارة، المفيد، ص67.
(6) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص126، بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص9.

وكان يتحكم في أسواق الجواري تاجر هندي يدعى الحسن بن علي حزور الفيروزكوهي[1]، وهؤلاء التجار لهم طرقهم في عرض الجواري في السوق، فيتم تطييب الجارية وتزيينها وشدّ وسطها، وعند الشراء يتم فحص أجزاء الجارية جميعها وتتعرض للانتهاك الجسدي[2]، وهذه السلوكيات في البيع والشراء هي ما جعلت المقدسي يعد هذا السلوك ظاهر في عدن[3]، وإلا فالنساء الحرائر الفاضلات كن خير مثال للنساء في مدينة عدن، وقد ميز ابن المجاور[4] بين النساء في عدن، بقوله: إن هناك «حرائر وفاسدات»، وبذلك نعتقد أن لا تكون هذه الظاهرة وإن وجدت عامة، وإنما خاصة بنوعية معينة من النساء المجلوبات للمدينة، لغرض التجارة والبيع والشراء والأسواق، وكذا نوعية خاصة من نساء الأقليات العرقية الأفريقية، التي تحدث ابن المجاور[5] عن أفعالهن، ووصفهن بأبشع الأوصاف بقوله: «أعجب من نساء البربر، ولا أوضح منهن».

ومما يؤكد وجهة نظرنا أن هذه الممارسات كانت من الغرباء - البحارة، والنواخيذ، والتجار- قول ابن المجاور[6]، «وإلى الآن هذا موجود في عدن من الغريب»، كما أشار أيضًا إلى أن هذه الظاهرة كانت تمارس من الجواري في مكة وعدن معًا؛ حيث يفرض السادة على الجارية مبلغًا معلومًا يوميًا

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص146، بامخرمة، ثغرعدن، ص66.
(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 145، بامخرمة، ثغر عدن، ص66.
(3) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص103.
(4) تاريخ المستبصر، ص147.
(5) المصدر نفسه، ص134.
(6) المصدر نفسه، ص134.

تؤديه إليهم، وهو ما يجعل الجواري يبعن أجسادهن للراغبين من الغرباء، لتحصيل هذا المبلغ، وهو ما جعل هؤلاء النسوة يمارسن هذا العمل علنًا[1].

ويمكن القول أن مجتمع عدن التجاري، وكذا الثراء المستشري بين التجار وشيوع الجواري كبضاعة مزجاة في الأسواق، هو ما جعل هذه الظاهرة تعم، وتعلن وإلا فالمجتمع العدني بريء من هذه السلوكيات، التي عممت عليه بسبب سلوك الغرباء.

3- **الشذوذ الجنسي**

من الظواهر الاجتماعية السلبية المخلة بالأدب، وأعراف المجتمع، وغالبًا ما تنتشر بين فئات معينة من المجتمع، ترتبط بالبحر والعاملين فيه، وكذا المجتمعات الساحلية، وأوردناها هنا لورود الإشارات العامة عنها، وإلا فالغالب أن هذه الظاهرة من المسكوت عنها اجتماعيًا وأخلاقيًا إن وجدت، وفي الغالب الأعم تتجاوز المصادر التاريخية الإشارة إليها، ومن ثمَّ يمكن عدها غير موجودة مقارنة بظاهرة الدعارة، والمصدر الوحيد الذي أشار إليها بصيغة التعميم المقدسي[2] بقوله: «وكل بلد على بحر، أو نهر فالزنا واللواطة فيه كثير، مثل سيراف وبخارى وعدن».

ويبدو أن هذه الظاهرة مرتبطة بشكل خاص بالنشاط التجاري في المدينة، للبيع والشراء فكان يجلب الغلمان من حودر في الهند[3]، كما تجلب الوصيفات والوصفان من الحبشة[4]، ويستخدمون للعمل في المنازل

(1) تاريخ المستبصر، ص7.
(2) المصدر نفسه، والصفحة نفسها
(3) أحسن التقاسيم، ص36.
(4) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 143.

أو المقالع[1]، وكذلك يعاد تبادلهم كبضاعة مع الأقطار الأخرى، ومارست عدن فقط دور الوسيط التجاري لهذا النوع من التجارة، وإن وجد هذا النوع من السلوك يظل سلوكًا شاذًا ونادرًا، ويمارس في السر غالبًا.

4- التزييف والغش

سلوك ارتبط بالتجارة في عدن، المرتبطة هي الأخرى بذلك النشاط التجاري البحري، وعزز هذه الظاهرة الرغبة في الكسب والثراء بطرق غير مشروعة، وبذلك دخل الغش والزيف في الأنشطة التجارية المختلفة في عدن، وأبرزها تزييف العملة النقدية المتبادلة في البيع والشراء، إلا أن هذا الأمر كانت له سبل لمعالجته عرفت (بالنقادين)، ومهمتهم عد النقود واكتشاف السليم من المزيف، فقد اكتشف هؤلاء لأحد تجار المدنية ألف درهم مزيفة، الذي بدوره رماها في البحر تورعًا[2].

ودخل الغش أيضًا في أسواق بيع الجواري، فكان بعض التجار بعد شراء الجارية يدعي فيها العيب حتى يعيدها للتاجر المشتراة منه، وقد أوصل بعضهم هذه الدعاوي إلى قاضي قضاة المدينة[3]، ولم تكن هذه القضية وحدها في الغش والعيب، فقد كان بعض المشترين والدلالين يقومون بتمزيق الثياب غير المرغوب فيها، ويدعون أنها ممزقة فيذهبون للتقاضي حتى يحكم لهم بإعادة المال[4]، ولا تعد هذه الظاهرة - وإن وجدت- عيبًا أو سلوكًا عامًا، وإنما هي نمط سلوكي فردي غالبًا ما يرافق عمليات البيع والشراء في المجتمعات المختلفة.

(1) عمارة، المفيد، ص67.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص126، بامخرمة، ثغر عدن، ص9.

(3) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص63.

(4) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص146، بامخرمة، ثغر عدن، ص66.

ثالثًا: العادات الاجتماعية

1- أضحية صيرة (الجبل)

عادة اجتماعية مرتبطة بمجتمع عدن وسكانها، ذات جذور تاريخية قديمة، ظلت قائمة طيلة حكم الدول والإمارات المستقلة، سواء أكانت في اليمن أم عدن خاصة، وارتبطت بالنشاط التجاري، وما يقدمه البحر لهذا المجتمع من نماء وثراء وكسب، لذلك كانت تقدم لجلب الخير ولقدوم المراكب التجارية لميناء عدن، الذي يعود بالخير لسكان المدينة، وارتبطت أضحية صيرة بانقطاع السفن التجارية المعتادة في مواسم تجارية محددة، ويبدو أنه إجراء رسمي يتم تحت إشراف حكام المدينة؛ حيث يضع أهل عدن في جبل صيرة سبعة رؤوس من البقر مع شروق الشمس وتبقى في صيرة إلى الليل؛ حيث ترد ستة من الرؤوس ويبقون على أحدها، فإذا أصبح يضحون به في المكان نفسه صبيحة اليوم التالي[1]، ويبدو أن هناك توافق يحدث ما بين إتمام مراسيم هذه الظاهرة، وقدوم المراكب التجارية بشكل متلاحق، ومتواصل بعد الانقطاع السابق[2]، وهو ما جعل من هذه الظاهرة القديمة عادة مستمرة طلية مدة الدراسة من القرن الرابع، ولم تلغَ إلا في مطلع القرن السابع عن طريق الحكم الأيوبي في عدن، كما أشار لذلك ابن المجاور[3] «وقد صارت سنة من قديم الأيام من دولة بني زريع وغيرهم من العديد وبَطُل ما ذكرنا في زماننا هذا».

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص146.
(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص114، بامخرمة، ثغر عدن، ص33.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، 114.، بامخرمة، ثغر عدن، ص33.

2- الفولة

وهـي طقـس مـن الطقـوس التـي يمارسـها البحـارة، وسـكان المناطـق السـاحلية، ترتبـط بالبحـر والسـفر عـبره، والغـرض مـن عملهـا النجـاة والعـودة بسـلام إلى المينـاء، وتقـام لهـا مراسـم خاصـة تقـدم فيهـا القرابـين في منطقتـين محددتـين: الأولى في بحـر العـرب قـرب سـقطرى، والأخـرى: للمراكـب القادمـة مـن البحـر الأحمـر، بمحـاذاة جبـل كدمـل[1]، ومراسـم الفولـة، أن يضـع البحـارة مركـب صغـير لـه شراع وسـكان ويجمعـون فيـه مـن كل أنـواع البضائـع التـي يحملهـا المركـب، وكـذا ملـح ورمـاد ويلقونـه في البحـر[2]، والهـدف مـن هـذه الفولـة أن يصـل المركـب بسـلام إلى لحـف الجبـل في عـدن[3]؛ أي تصـل إلى مينـاء عـدن بسـلام، وهـي أيضًـا ظاهـرة اجتماعيـة أخـذت مظهـر العـادة، ولم تـشر المصـادر إلى انتهائهـا، أو منعهـا أو تحريمهـا كسـلوك عـام مناقـض لأصـول الديـن قبـل الـدول المتعاقبـة في عـدن خـلال مـدة الدراسـة.

3- فولة العودة

عـادة اجتماعيـة مرتبطـة بفرحـة أهـالي البحـارة، والتجـار، والمسـافرين بعودتهـم مـن السـفر، ومكابدتهـم للمخاطـر البحريـة خلالـه، ويرتبـط بفولـة العـودة مـن السـفر، (البشـارة) وكان لهـا أنـاس متخصصـين في ميناء عـدن يعرفـون (بالمبشريـن)، وظيفتهـم تبشـير أهـل مـن وصـل في المراكـب بجمع

(1) تاريخ المستبصر، ص114.
(2) جبل كدمل، جبل وسط البحر الأحمر، إزاء قرية الوسم ويسمى الآن كتنبل، الإرياني، مطهر علي، المعجم اليمني في اللغة والتراث حول مفردات خاصة من اللهجات اليمنية، دار الفكر دمشق، 1417هـ، 1996م، ص764-765.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص114.

الشمل، ويحصلون على مقابل هذه البشرى من أهل المسافر[1]، وفي الغالب تكون فولة المسافر عبارة عن نقود وحلويات توزع بمناسبة عودة مسافر عزيز على أهله[2]، وما زالت تمارس إلى اليوم بعدن.

رابعًا: المعتقدات والأساطير

1 - التبرك بالمقامات والكرامات

وهي مكاشفات ووقائع تقع لأهل الإيمان والصلاح، وغالبًا ما ترتبط بمقاماتهم وأضرحتهم؛ كون معظم الأولياء قد توفوا، وأوردناها هنا لارتباطها بتاريخ عدن البحري، والموروث الثقافي للمدينة، المرتبط بالبحر، فقد اعتقد الكثير من البحارة والصيادين سواء أكانوا في عدن أم القادمون إليها بمقامات هؤلاء الصالحين، وأضرحتهم، فينذرون لهم النذور إن عادوا بسلام إلى المدينة وميناءها.

ومن هذه المقامات مقام الشيخ ريحان بن عبدالله العدني، وله مشهدان يقصدان للتبرك والزيارة، أحدهما قرب تربة الشيخ جوهر العدني، والآخر في أعلى البلد قرب الخصاف[3]، وكذلك مقام وضريح الشيخ جوهر العدني، الذي حيكت حوله العديد من الكرامات المرتبطة بالبحر والبحارة، فعندما تقع لهم شدة في البحر يستغيثون بالشيخ جوهر فيأتيهم طائر فيقع على دقل المركب أو صدره أو عجزه، وعند ذلك يستبشرون بالفرج، فيفرج الله عنهم[4]، وهذه المقامات والكرامات كانت تجسيدًا لارتباط عدن وسكانها حياتيًا بالبحر ونشاطه البحري.

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص139، بامخرمة، ثغر عدن، ص58.
(2) شهاب، أضواء على تاريخ اليمن البحري، ص360.
(3) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص78.
(4) المصدر السابق، ص41.

2- الأساطير

وهي روايات تحمل في طياتها بقايا موروث شعبي مندثر، وارتبطت هذه الروايات بتاريخ عدن وقد دونتها المصادر خلال مدة الدراسة من الرواة أنفسهم، وهو ما يوحي بذلك الطابع الأسطوري الذي حيك حول المدنية وتاريخها[1]، وأهم هذه الروايات الأسطورية المتداولة أسطورة حفر النهر إلى عدن من لحج، ونقر باب عدن، من قبل رجلين قيل إنهما «عفريتان من الجن» والرواية منقولة عن الهنود في المدينة[2].

وكذا أسطورة بئر الهرامسة في جبل صيرة، وفيها تختلف الأسطورة العدنية بالهندية «حجارة مكسرات، وأفاعي نائمات، وحيات قائمات»، وأن هذه البئر حفرها عفريت من الجن يدعى (هنومنت) وأنها ليست بئرًا، وإنما سرداب ينفذ على مدينة أوجين بكرمي عاصمة الملك (مالوي رام جندر)، في الهند وقد نقلت هذه الرواية أيضًا عن الهنود في عدن[3]. وهناك في الصدد نفسه رواية أخرى عن حفر بئر صيرة، وأن السبب في ذلك عفريت سرق (سيت) وهي زوجة (رام جندر) ملك (أوجين)، وسار إلى أن سكن قمة جبل صيرة، وأراد قلبها من الإنس إلى الجن، وفي أثناء التردد سمع الخبر (هنومنت)، وهو عفريت آخر على صورة قرد، فحفر السرب من مدينة (أوجين) تحت البحر، وبلغ آخر الحفر وسط جبل صيرة،

---

(1) ينقل ابن المجاور تلك الرواية ونسبها إلى عدد من سكان عدن كالهنود، وعدد من العمال والحرفيين في المدينة ينظر، ص160. ص105، ص109، ص111، ص113. ص115، ص146، ص147.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص108، بامخرمة، ثغر عدن، ص26.

(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص111.

في ليلة واحدة، ووجد الأميرة نائمة تحت شجرة شوك وأخذها، ونزل بها السرب، وأعادها وبقي السرب إلى الآن[1].

ومن مرويات ابن المجاور[2] عن أهل عدن من الهنود أن عدن كانت حبس (دس سر) وهو اسم لجني له عشرة رؤوس، وكان هذا الجني يسكن جبل المنظر وينظر إلى رملة حقات، ولم يخرج هؤلاء الجن من عدن إلا عندما قدم سليمان لأجل بلقيس، وكذلك أسطورة غرق المدينة (عدن)، وأنها ترجع لجة من لجج البحر، حتى إن البحارة يمرون عليها ولا يتذكرون اسمها[3] ومن أجل تفسير نهاية المدينة نقل ابن المجاور[4]، روايات تؤكد ذلك، منها أن عدن « تخرب إذا وصلت العمارات إلى باب المدينة»، وأكد أن العمارات اتصلت بالباب في عهدة.

كما نقل القزويني[5] أساطير أخرى عن عدن، ووجود قصرين لا يتباعدان على ساحلها، وأن في بحرها كنز، وأن جماعة من العمال حاولوا البحث عن الكنز، إلا أنهم وجدوا شياطين في تلك الجرار، وقد خرجت لهم من جزيرة [صيرة] قرود كثيرة منعتهم.

ويتضح من الروايات السابقة الروح الأسطورية التي تشبَّع بها تاريخ المدينة، وتناقلها الرواة إلى القرن السابع، وهو ما يوحي بتلك الروح

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص111، ص112.
(2) تاريخ المستبصر، ص110، بامخرمة، ثغر عدن، ص28.
(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص147، مازال البحارة في صيرة يتداولون روايات حول مدينة غارقة تحت جبل صيرة من الناحية الشرقية ترى في الليالي المقمرة يسمونها (خلاد) وهي روايات شعبية متداولة في عدن حتى اليوم.
(4) تاريخ المستبصر، ص47.
(5) أخبار البلاد، 1/ 23/ 24.

الأسطورية السائدة في المدينة، وارتباط هذا الموروث بالثقافات الأجنبية ومنها الهندية.

خامسًا: دور الدولة والمجتمع تجاه المظاهر الاجتماعية المختلفة

نخلص في ختام الدراسة إلى أن هذه الظواهر والآفات الاجتماعية، سادت خلال أوقات معينة من قبل بعض الفئات، مستقلة الأوضاع التي رافقت أوقات الاضطراب السياسي في المدينة، وفي مراحل معينة من تاريخها، ومع ذلك فقد كان للدول المتعاقبة على المدينة دور في محاربة هذه الظواهر، والمشكلات الاجتماعية، كما كان للمجتمع ممثلًا في السلطات القضائية والعلماء، دور آخر في التصدي لمثل هذه المظاهر إن وجدت، فدولة بني زريع اهتمت بالإيرادات المالية لعدن وعلاقتها بالفاطميين على حساب المجتمع العربي، فنجد أن هذه الدويلة لم تقم بدورها المطلوب بل إنها استخدمت الشراب والمسكرات في القضاء على خصومها من أهل جزيرة قيس عندما هاجموا المدينة[1]، في حين نجد دور الدولة الأيوبية واضحًا في محاربة الظواهر المختلفة التي تخالف الشريعة، مثلما فعلت في إلغاء أضحية (صيرة الجبل[2]، ولم يكن الدور منوطًا بالدول والكيانات السياسية وحدها، وإنما كان للسلطات القضائية دورٌ في حل القضايا المختلفة التي تصلها، والإسهام في القضاء على بعض الظواهر الاجتماعية السلبية المتعلقة بالغش والزيف والرشى[3].

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص824، بامخرمة، ثغر عدن، ص44، 45.
(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص114.
(3) الجندي، السلوك، 2/ 436/ 437، بامخرمة، ثغر عدن، ص158، 159.

وكان لرجال الدين والمجتمع المحلي دورٌ في محاربة الظواهر المختلفة وأبرزها شرب المسكرات، واتخاذ حوانيت وبيوت لصنعها، مثلما فعل الشيخ ابن الخطيب الأبيني عندما ناله وأصحابه أذى أصحاب هذه المنكرات وشرهم، فخرج في جماعة من أصحابه وداهم بعض البيوت، وكسر آنية المسكرات[1]. وبالصدد نفسه نجد أن الشيخ سفيان بن عبدالله الأبيني أيضًا يقوم بالدور نفسه ويهاجم أحد اليهود ممن تجبر على المسلمين في المدينة[2]، وبذلك نجد أن الدول المتعاقبة تعاملت مع الظواهر الاجتماعية على وفق حاجتها السياسية والدينية.

الخاتمة:

يعد تاريخ عدن الاجتماعي أحد أهم صفحات تاريخ المدينة المجهول، أو المسكوت عنه، الذي يحتاج إلى دراسات أعم وأشمل لجوانبه المختلفة، خلال مراحل تاريخ المدينة المتعاقب، تمكنت الدراسة من إماطة اللثام عن جانب من تاريخ المدينة الاجتماعي من القرن الرابع إلى مطلع القرن السابع الهجري، وقد خرجت الدراسة بعدد من النتائج نوجزها على النحو التالي:

1- أدت الأهمية الجيوسياسية لعدن إلى تعاقب عدد من الكيانات السياسية على المدينة خلال مدة الدراسة-القرن الرابع إلى مطلع القرن السابع- أهمها آل زياد، بنو معن، الصليحيون، الزريعيون، الأيوبيون.

2- تعدد الإثنيات العرقية في عدن نتيجة لتأثير النشاط البحري

---

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص249.

(2) المصدر السابق، ص146-147.

الواضح خلال هذه المدة، وأهمها: (العرب، والأفارقة، الهنود، الفرس، الصينيون)، ولكن السمة العربية كانت هي الطاغية عبر مراحل تاريخها.

3- تنوعت الأسباب التي أدت إلى تنوع المظاهر الاجتماعية في عدن، وكان أهمها غياب دور الدولة، وتعدد الإثنيات، والأعراق، والأديان، والزيادة المفرطة في عدد السكان، وكان لمجمل هذه الأسباب أثر بالغ في تعدد تلك المظاهر وتنوعها.

4-كان للنشاط البحري أثر بالغ في شيوع المظاهر الاجتماعية، بوصف عدن سوقًا كبيرًا للبضائع الشرقية والغربية المختلفة، وكان أهم هذه الظواهر انتشار عدد من المفاسد من الغرباء والأجناس المختلفة.

5- سادت في عدن روح الأسطورة، والتعلق بالمقامات والكرامات، وكانت هذه الروح رائجة بين السكان وارتبط ذلك بالبحر وجزيرة صيرة.

6- أسهمت الدول المتعاقبة، وكذا السلطات القضائية، والعلماء، والمجتمع، في محاربة المظاهر السلبية المختلفة في مجتمع عدن، وكان لها دور في القضاء على عدد منها.

المصادر والمراجع:

1. الإرياني، مطهر علي، المعجم اليمني في اللغة والتراث حول مفردات خاصة من اللهجات اليمنية، دار الفكر دمشق، 1417هـ، 1996م.
2. أسامة أحمد حماد: مظاهر الحضارة الإسلامية في اليمن في العصر الإسلامي (عهد دولتي بني أيوب وبني رسول)، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1425هـ/ 2004م.
3. بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبد الله بن أحمد، تاريخ ثغر عدن، تح: أوسكر لوفجرين، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت ومنشورات مكتبة المدينة، صنعاء، ط2، 1407هـ/ 1986م.
4. ابن بطوطة، محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي، رحلة ابن بطوطة، المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، هذبه أحمد العوامري، ومحمد أحمد جاد المولى، ط2، دار الحداثة، بيروت، 1985م.
5. ابن جبير، محمد بن أحمد، رحلة ابن جبير في مصر، وبلاد العرب، والعراق، والشام، وصقلية عصر الحروب الصليبية، تح:حسين نصار، دار مصر للطباعة، مكتبة مصر، القاهرة، رمضان 1374هـ، مايو 1955م.
6. الجندي، أبو عبدالله بهاء الدين محمد بن يوسف بن يعقوب، السلوك في طبقات العلماء والملوك، تح: محمد بن علي الأكوع، وزارة الإعلام، صنعاء، دار التنوير: بيروت، ط1، 1989م، ج1، ط2، 1416هـ/ 1995م.

7. ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تح: ركس سمث، لندن، 1973م.
8. الحبيشي، وجيه الدين عبد الرحمن بن محمد بن عبد الرحمن بن عمر بن محمد الوصابي، تاريخ وصاب المسمى الاعتبار في التواريخ والآثار، تح: عبد الله محمد الحبشي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1979م.
9. ابن خرداذبه، أبو القاسم عبدالله بن عبدالله، المسالك والممالك، طبع دي بويه، بريل، 1889م.
10. الرازي، أبو العباس أحمد بن عبد الله بن محمد، تاريخ مدينة صنعاء، تح: حسين بن عبد الله، العمري، ط 3، دار الفكر المعاصر، دمشق، 1409هـ/ 1989م.
11. السروري، محمد عبده محمد: الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة (429 – 626هـ/ 1037 – 1228م)، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 2004م.
12. الشجاع، عبد الرحمن عبد الواحد: اليمن في صدر الإسلام، دار الفكر، دمشق، 1987م.
13. شهاب، حسن صالح: أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار الفارابي، بيروت ولجنة الكتاب اليمني، عدن، 1977م.
14. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41-904هـ/ 661-1498م)، سلسلة كتب عالم المعرفة 151، يوليو 1990م.

15. عمارة اليمني، نجم الدين عمارة بن علي الحكمي اليمني، تاريخ اليمن المسمى المفيد في أخبار صنعاء وزبيد وشعراء ملوكها وأعيانها وأدبائها، تح: محمد بن علي الأكوع، ط3، المكتبة اليمنية للنشر، صنعاء، 1985م.
16. العواضي، حميد، لهجات الجزيرة العربية، كما وصفها الهمداني، مجلة الإكليل، العدد، يناير-يونيو2013م.
17. ابن فضل الله، شهاب الدين أحمد بن يحيى العمري، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تح: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، 1987م.
18. الفيفي، محمد بن يحيى: الدولة الرسولية في اليمن دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (803-827هـ/ 1400هـ-1424م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 2005م/ 1425هـ.
19. القزويني، أبو زكريا محمد بن محمود، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، 1960م.
20. القلقشندي، أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، تح: نبيل خالد الخطيب، دار الكتب العلمية، بيروت.
21. ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى (تاريخ المستبصر)، تح: أوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، 1407هـ/ 1986م.

22. محمد أحمد محمد، عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية، دار الثقافة العربية، الشارقة وجامعة عدن، 2001م.
23. محمد أمين الصالح،، عدن معن ثم آل زريع في عدن، مجلة المؤرخ العربي، اتحاد المؤرخين العرب، بغداد 15، 1980م.
24. محمد كريم إبراهيم، عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية 476-626هـ/ 1083-1228م، منشورات مركز دراسات الخليج العربي – جامعة البصرة، 1985م.
25. محمد كريم إبراهيم، مجتمع عدن وسكانها في عهد بني زريع وبني أيوب، مجلة كليات التربية جامعة عدن، العدد 6، أغسطس 2004م.
26. المقدسي، أبوعبد الله محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، نشر دي جوية، ليدن، بريل، 1967م.
27. الهمداني، أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب: صفة جزيرة العرب، تح: محمد بن علي الأكوع الحوالي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1410هـ/ 1990م.
28. المنجد في اللغة والأعلام، دار الشرق – بيروت.
29. موسوعة مصطلحات علم الاجتماع، حررها، محمد عاطف غيث، دار المعرفة الجامعية.

الطرق الملاحية، ونشر الأمن حولها وتأمينها، وهذا هو الهدف الرئيس لهذا الدراسة.

أولًا: العناية بالطرق الملاحية والآثار المترتبة على اضطرابها

1- العناية بالطرق الملاحية

مما لا شك فيه أن النشاط التجاري البحري يتطلب العناية بالطرق البحرية؛ لأنها تمثل شريانًا حيويًا مهماً لا يمكن الاستغناء عنها في الحياة الاقتصادية عامة والتجارة البحرية خاصة، فهي عصب الحياة البحرية بين عدن وأقطار العالم الخارجي منذ أقدم العصور، ولها دور كبير في ربط عدن بالأسواق الخارجية في كثير من البلدان التي دخلت معها في دائرة التبادل التجاري، فقد سلكت السفن التجارية طرقًا متعددة وصولاً إلى عدن.

ومن هذا المنطلق نالت الطرق البحرية ومرافقها عناية مماثلة من قبل حكام عدن، وقدموا لها كثيرًا من الخدمات المتاحة، التي ساهمت في تنقل السفن التجارية من جميع البلدان إلى عدن بكل يسر وسهولة، من هذه الخدمات قيامهم بإنشاء مراكز صناعية لإصلاح السفن وصيانة المتعطل منها في ميناء عدن، ليس هذا فحسب بل وفروا المياه الصالحة للشرب للمسافرين حتى يتزودوا منها عند السفر، وحفروا العديد من الآبار في كثير من المناطق الساحلية التي كانت تطل على شاطئ البحر الأحمر والبحر العربي[1].

(1) المسعودي: أبو الحسن علي بن الحسين، مروج الذهب ومعادن الجوهر، حققه وقدم له: مصطفى السيد، المكتبة التوفيقية، القاهرة، 2000م، 2/ 19؛ شهاب، حسن صالح، عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، الطبعة الأولى، 1410هـ/ 1990م، ص148- 152.

إلا أن تأمين خطوط الملاحة البحرية يعد أهم الجوانب التي حظيت بالاهتمام الكبير، لما تمثله من أهمية كبيرة في استقرار الحركة التجارية البحرية، وكذلك تنشيطها وتشجيع التجار من القدوم البضائع وتوريدها.

والمتتبع لخطوط الملاحة البحرية لميناء عدن- من زاوية التأمين- يستطع أن يلحظ انهماك الحكام في تأمين خطوط التجارة في البحر الأحمر والبحر العربي، وردع كل من تسول له نفسه المساس أو التعرض لحركة الملاحة.

2- الآثار المترتبة على اضطراب الطرق الملاحية

من الطبيعي أن أي منطقة تجارية نشطة لابد أن تتعرض للعديد من الاضطرابات، التي تتعرض لها طرقها التجارية.

السؤال المطروح هنا هو: هل كانت خطوط الملاحة البحرية في البحر الأحمر والبحر العربي تتعرض للإغارة والتقطع وعرقلة الحركة التجارية؟.

هناك إجماع لدى جمهور المؤرخين على أن حركة التجارة البحرية كانت تتعرض لأعمال القرصنة والنهب، وتعطيل النشاط التجاري لمدة زمنية طويلة.

وإذا ما أمعنا النظر في الروايات التاريخية التي أشارت إلى ما كانت تعانيه خطوط الملاحة البحرية في البحر الأحمر والبحر العربي، سنجد أن الصورة الكاملة للروايات التاريخية تشير إلى أن استقرار خطوط الملاحة البحرية واضطرابها مرتبط ارتباطًا وثيقًا بقوة الحكام وضعفهم.

ومع هذا يعود السؤال ليفرض نفسه مرة أخرى ولكن بشكل مختلف عن سابقه وهو كيف كانت تحدث هذه الأمور، وهل كانت تسير على وتيرة واحدة، وما هو دور الحكام في مواجهة هذه الأعمال التخريبية؟.

أثر موقع عدن البحري في الحركة الشعرية فيها
في القرن السادس الهجري
(شعر الوافدين نموذجًا)

الدكتور علي عبده أحمد الزبير
أستاذ الأدب اليمني القديم المشارك
قسم اللغة العربية - كلية التربية - جامعة عدن

المقدمة

الحمد لله وكفى، والصلاة والسلام على نبيه المصطفى، وبعدُ:

فإن الإبداع في أي مجتمع إنساني يرتبط عادةً بكثير من العوامل الموضوعية والذاتية، أو العامة والخاصة، التي من شأنها أن تنشِّط الإبداع أو تُخمله، وأن تدفعه إلى عوالم التجريب والابتداع، أو تبقيه دائرًا في فلك التقليد والاتِّبَاع، وهذه العوامل لا تخرج -في الغالب- عن الإطارين العامين: البيئة، والوراثة، فإذا كانت الوراثة تعني الاستعدادات النفسية والعقلية والجسدية لدى المبدع، فإن البيئة تشمل كل المؤثرات الخارجية التي تحيط بالمبدع؛ كالأوضاع السياسية، والاقتصادية، والاجتماعية، والدينية، والثقافية، والظروف الجغرافية، والمناخية، وما شابه ذلك من العناصر البيئية بمفهومها الأوسع، التي لا بدَّ أن تترك أثرها بصورة مباشرة أو غير مباشرة - في النتاج الإبداعي.

وانطلاقًا من هذه المسلَّمة، فقد كان اختيار موضوع هذا البحث (**أثر موقع عدن البحري في الحركة الشعرية فيها في القرن السادس الهجري -شعر الوافدين نموذجًا-**) مبنيًا على فرضية أساسية مفادها أن الشاعر

الذي يفد إلى عدن ويقول فيها شعرًا لا بد أن تتجلى في هذا الشعر أثر بيئة عدن أو بعض عناصرها، سواءٌ في الموضوع الشعري أو في الأسلوب والبناء الفني، وسواءٌ ظهر ذلك الأثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

أما سبب الربط بين شعر الوافدين والموقع الجغرافي لـ (عدن)، فيرجع -من جانب- إلى الإشارات التاريخية التي تؤكد أن بعض الشعراء دخلوا عدن عبر البحر، وكانت لهم مع البحر حكايات ومواقف، ومن جانب آخر، يبدو موقع عدن على البحر عاملاً مهماً للإقبال عليها، إما للسياحة أو التجارة، وإنْ لم يذكر ذلك صراحةً.

ثم إن تحديد المدة الزمنية للبحث بالقرن السادس الهجري يرجع إلى كثرة الشعراء الذين وفدوا إلى عدن وغيرها من الحواضر اليمنية في هذه المرحلة التاريخية؛ وذلك بسبب قوة العلاقات السياسية والدينية التي كانت تربط اليمن عامة، وعدن خاصة، بالدولة العبيدية في مصر، عبر الدولة الصليحية (439هـ-532هـ)، ثم الدولة الزريعية (470هـ-569هـ)، ثم جاءت الحملة الأيوبية سنة (569هـ) لتوسع علاقات عدن بالأقاليم الإسلامية الأخرى.

وحين وصلت إلى شيء من الاقتناع بفكرة البحث، واتضحت معالمه في ذهني، شرعت في جمع المادة الشعرية مما استطعت الحصول عليه من دواوين الشعراء؛ كـ(ديوان ابن قلاقس) الإسكندري، و(ديوان ابن عنين) الدمشقي، ومن المصادر التاريخية وكتب التراجم، وأهمها كتاب (تاريخ ثغر عدن) لبامخرمة، ثم قمت بدراستها على وفق المنهج الوصفي التحليلي، موزعًا إياها على مبحثين: خصصت أولهما للموضوعات الشعرية، وذلك

في مطلبين: أفردت أولهما لغرض المديح، وعلقت في الآخر على نصوص من أبرز الموضوعات الشعرية الأخرى، أما المبحث الآخر فقد خصصته لدراسة (المعجم الشعري) بوصفه أكثر العناصر الفنية اشتمالًا على مظاهر تأثر الشعراء الوافدين ببيئة عدن خاصة واليمن عامة.

وقد مهدت للمبحثين بموجز تاريخي عن الأوضاع السياسية في عدن في القرن السادس الهجري، وذيلتهما بخاتمة أوجزت فيها أبرز نتائج البحث.

تمهيد
الأوضاع السياسية في عدن
في القرن السادس الهجري

حين أطل القرن السادس الهجري كانت عدن خاضعةً سياسيًا للسلطة الصليحية، وكان مؤسس الدولة الصليحية الداعي علي بن محمد الصليحي قد استولى عليها ضمن ما استولى عليه من حواضر اليمن في منتصف القرن الخامس الهجري[1]، وحينذاك كانت تحت نفوذ (بني معن) الذين يعود نسبهم إلى معن بن زائدة، وقد ملكوها من أيام المأمون، وامتنعوا على بني زياد[2]، وقد أقرهم علي الصليحي عليها، وقرر عليهم ضريبة

---

(1) ينظر: تاريخ اليمن المسمى: المفيد في أخبار صنعاء وزبيد وشعراء ملوكها وأعيانها وأدبائها، نجم الدين عمارة بن علي اليمني (ت569هـ) تحقيق: محمَّد بن علي الأكوع، مطبعة العلم: صنعاء، ط3، 1399هـ/ 1979م، 119.

(2) ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، عبد الرحمن ابن خلدون (ت808هـ)، تحقيق: خليل شحادة، دار الفكر، بيروت، ط2، 1408هـ/ 1988م، 4/ 278.

يعطونها، ولكنهم بعد وفاته امتنعوا عن أدائها، فحاربهم الملك المكرَّم الصليحي، وطردهم من عدن، وولَّى عليها بدلًا منهم العباس ومسعودًا ابنَيْ أحمد المكرَّم الهمداني اللذين تقاسما عدن، فكان من نصيب العباس حصن التعكر[1] وباب عدن وما والاه من جهة البَرِّ، وكان من نصيب مسعود حصن الخضراء[2] والجهة الساحلية[3]، ولكن هذا التقسيم كان مدار خلاف بين أولادهما وأحفادهما، فشهدت ساحات المعارك صدامات عنيفة وخصومات شديدة[4]، انتهت باستحواذ سبأ بن أبي السعود ابن زريع بن العباس (ت532هـ) على عدن كلها، وتلقب بالداعي لقيامه بشؤون الدعوة الإسماعيلية باليمن للفاطميين في مصر[5]، وقد حمل هذا اللقب من بعده الداعي محمَّد بن سبأ (ت550هـ) وعمران بن محمَّد ابن سبأ (ت560هـ)، ثم توفي الداعي عمران عن ثلاثة من الأولاد لم

---

(1) هو ما يسمى اليوم جبل شمسان أو جبل حديد. المفيد: 174 (هامش).

(2) هو ما يسمى اليوم حقات، وفيه كانت ترسو المراكب الشراعية في سالف الأيام. المفيد: 174 (هامش).

(3) ينظر: صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، المساة تاريخ المستبصر لابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح بن يعقوب المعروف بابن المجاور (ت690هـ)، اعتنى بتصحيحها: أوسكر لوفغرين، منشورات المدينة: صنعاء، ط2، 1407هـ/ 1986م، 121.

(4) ينظر: المفيد: 178-182، قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، عبد الرحمن بن علي الديبع الشيباني (ت944هـ) تحقيق: محمَّد بن علي الأكوع، مكان الطبع غير معروف، ط2، 1409هـ/ 1988م، 218-220.

(5) ينظر: تاريخ المخلاف السليماني، محمَّد بن أحمد العقيلي، مطابع الرياض: المملكة العربية السعودية، ط3، 1410هـ/ 1998م، 1/ 135، عدن-دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية (476- 627هـ/ 1083- 1229م)، د. محمَّد كريم إبراهيم الشمري، إصدارات جامعة عدن، ط2، 2004م، 143.

يبلغوا الحلم، فكفلهم الأستاذ أبو الدر جوهر المعظمي أمير الدملؤة[1]، وصار الوزير ياسر بن بلال المحمَّدي الحاكم الفعلي للدولة الزريعية، وكان ذا حزم وعزم، انتهى أمره مقتولًا بيد الأيوبيين سنة 571هـ[2].

كان الزريعيون أحسن ملوك اليمن سلطانًا بعد آل الصليحي[3] وقد ساروا على خطا الصليحيين في المعتقد والموالاة للفاطميين في مصر[4]، وصل نفوذهم إلى لحج والمعافر وغيرها من القرى والحصون الواقعة في أطراف تعز الجنوبية والشرقية[5].

ولكن مجيء سنة 569هـ كان إيذانًا باختفاء الدولة الزريعية من الخارطة السياسية اليمنية، وذلك حين دخلت المناطق الواقعة تحت سيطرتهم، بما فيها عاصمتهم (عدن)، مع غيرها من الحواضر اليمنية تحت حكم الأيوبيين (569هـ-626هـ)[6]، الذين كانت أولى حملاتهم على اليمن بقيادة الملك المعظم شمس الدولة توران شاه أيوب (ت576هـ)، وكانت بلاد اليمن قبل وصوله قد انقسمت إلى دويلات مستقلة متنافرة[7]، إلاَّ أنه

(1) هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، أحمد فضل بن علي محسن العبدلي، دار العودة: بيروت، ط2، 1400هـ/ 1980م، 63.
(2) ينظر: قرة العيون: 228، تاريخ المخلاف السليماني: 1/ 136.
(3) ينظر: تاريخ المخلاف السليماني: 1/ 136.
(4) ينظر: تاريخ اليمن الفكري في العصر العباسي، أحمد بن محمَّد الشامي، دار الأندلس: بيروت، ط1، 1407هـ/ 1987م، 2/ 47.
(5) ينظر: المفيد: 177، قرة العيون: 218.
(6) ينظر: قرة العيون: 227.
(7) ينظر: طبقات فقهاء اليمن، عمر بن علي بن سمرة الجعدي (ت587هـ) تحقيق: فؤاد سيد، مطبعة السنة المحمَّديَّة: القاهرة، 1975م، 184.

لم تمض سنة 570هـ إلاَّ وقد ذابت كل تلك الدويلات، وتوحدت بلاد اليمن كلها -باستثناء بعض المناطق في شمال اليمن التي احتفظت الزيدية بها- تحت راية الأيوبيين[1].

وحين أذن صلاح الدين الأيوبي (ت589هـ) لأخيه السلطان توران شاه بمغادرة بلاد اليمن إلى دمشق سنة 571هـ، استخلف عليها عددًا من النواب، الذين ما أن علموا بوفاة السلطان، حتى استقل كل واحد بجهته[2]، الأمر الذي دفع بصلاح الدين إلى تجهيز حملة أخرى إلى اليمن بقيادة أخيه سيف الإسلام الطغتكين بن أيوب (ت593هـ)، وذلك في سنة (577هـ)، فَدَانَ له اليمن كله[3]، وبعد وفاته خلفه ابنه المعز إسماعيل (ت598هـ) الذي انتهج سياسة البطش، حتى تركه أكثر قادته، وانضموا إلى عدوه الإمام الزيدي عبد الله بن حمزة، الذي نهض بدعوته مستغلاً اضطراب الحكم الأيوبي[4].

ثم جاءت الحملة الأيوبية الأخيرة بقيادة الملك المسعود بن الملك الكامل محمَّد بن أبي بكر بن أيوب، فتمكن من إعادة الأمور إلى نصابها،

---

(1) ينظر: اليمن في ظل الإسلام- منذ فجره حتى قيام دولة بني رسول، د. عصام عبد الرؤوف الفقي، دار الفكر العربي، ط1، 1982م، 204.

(2) ينظر: السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغزّ باليمن، الأمير بدر الدين محمَّد بن حاتم بن أحمد اليامي (ت بعد 702هـ) تحقيق: ركس سمث، جامعة كمبردج، د.ت.، 23، قرة العيون: 272- 273.

(3) ينظر: قرة العيون: 274- 280.

(4) ينظر: غاية الأماني في أخبار القطر اليماني، يحيى بن الحسين بن القاسم (ت1100هـ)، تحقيق: د. سعيد عبدالفتاح عاشور، دار الكاتب العربي: القاهرة، 1388هـ/ 1968م. 1/ 341. اليمن في ظل الإسلام: 216.

وعادت للدولة الأيوبية هيبتها وقوتها[1]، وحين قرر العودة إلى مصر سنة (620هـ) استناب على اليمن الأمير نور الدين عمر بن علّي بن رسول (ت647هـ) الذي أعلن بعد وفاة الملك المسعود سنة (626هـ)، استقلاله بحكم اليمن؛ ليبدأ من هذا التاريخ عهد الحكم الرسولي الذي امتدَّ إلى سنة (858هـ)[2].

المبحث الأول
الموضوعات الشعرية

بالنظر في النصوص الشعرية التي استطعنا الوقوف عليها، والتي ترتبط بالوافدين إلى عدن في القرن السادس الهجري، يتضح أن المديح يحظى بالنسبة الأعلى من إبداع الشعراء، ثم تتوزع النصوص الأخرى على موضوعات شعرية متفرقة، ومن ثَمَّ ارتأينا توزيع الدراسة الموضوعية للنصوص على مطلبين: أولهما للمديح، والآخر نعلق فيه على أبرز الموضوعات الشعرية الأخرى.

أولًا: المديح

المديح هو «وصف الموصوف بأخلاق يحمد صاحبها عليها، ويكون نعتًا حميدًا»[3]، ويعد واحدًا من أكثر الأغراض الشعرية حضورًا في مدونة الشعر العربي من الجاهلية إلى أوائل عصر النهضة الحديثة.

---

(1) ينظر: قرة العيون: 292- 298، الأيوبيون في اليمن- مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم، د. محمَّد عبد العال أحمد، الهيئة المصرية العامة للكتاب- فرع الإسكندرية، 1980م، 247-260.

(2) ينظر: قرة العيون: 405.

(3) التذكرة الحمدونية، بهاء الدين محمد بن حمدون البغدادي (ت562هـ)، دار صادر، بيروت، ط1، 1417ه، 4/ 8.

وفي عدن، في هذه المرحلة التاريخية، يبرز المديح بوصفه الموضوع الأكثر حضورًا في إبداع الشعراء الوافدين إليها من الأقاليم الإسلامية المختلفة، ففي ديوان الشاعر المصري الإسكندري ابن قلاقس[1] وحده نجد أكثر من عشرين قصيدة ومقطوعة، في مدح وزير الزريعيين ياسر بن بلال، وولَدَيْ الداعي عمران، وبعض أعيان عدن وقضاتها، ومما يذكر عن ابن قلاقس أنه كان كثير الأسفار، دخل اليمن، ودخل عدن ومدح بعض وزرائها، وهو ياسر بن بلال، فأحسن إليه وأجزل صلته، ثم ركب البحرَ فغرق أكثر ما معه، فعاد إلى الوزير وهو عُريان ومدحه بقصيدته التي أولها:

صدرنا وقد نادى السَّماحُ بنا رِدوا ... فعُدنا إلى مَغناكَ، والعَودُ أحمدُ[2]

(1) أبو الفتوح نصر بن عبد الله بن عبد القوي اللخمي، المعروف بابن قلاقس الإسكندري، كان أديباً فاضلاً، وشاعراً مجيداً، ومن كبار الكتاب المترسلين، دخل عدن (سنة 565هـ)، وقيل: سنة (563هـ) ثم غادرها مبحراً في تجارة، وارتطمت سفينته بصخرة في جزيرة قرب دهلك (بين بلاد اليمن والحبشة) فتبدد أكثر ما معه، فعاد إلى عدن، ثم سافر إلى صقلية، ومنها إلى مصر، توفي سنة (567هـ). ينظر: معجم الأدباء أو إرشاد الأريب إلى معرفة الأديب، أبو عبد الله ياقوت الحمويّ (ت626هـ)، تحقيق: إحسان عباس، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط1، 1414هـ/ 1993م، 6/ 2751. الأعلام، خير الدين الزركلي الدمشقي، دار العلم للملايين، بيروت، ط15، أيار/ مايو 2002م، 8/ 24- 26.

(2) ينظر: الوافي بالوفيات، صلاح الدين خليل بن أيبك الصفدي (ت 764هـ)، تحقيق: أحمد الأرناؤوط، وتركي مصطفى، دار إحياء التراث، بيروت، 1420هـ/ 2000م، 27/ 7، تاريخ ثغر عدن وتراجم أعلامها، الإمام أبو عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد أبي مخرمة (ت947هـ)، اعتنى به: علي حسن علي عبد الحميد الحلبي الأثري، دار الجيل، بيروت، دار عمار، عمان، ط2، 1408هـ/ 1987م، 268، والقصيدة كاملة في ديوان ابن قلاقس، راجعه وضبطه: خليل مطران، مطبعة الجوائب، مصر، 1323هـ/ 1905م، 30-31.

وبعد عدد من الأبيات في القصيدة نفسها نراه يناديه مناداة التعظيم قائلًا:

فيا ياسرًا نلنا به الفضل ياسرًا ... ويا من وجدنا منه ما ليس يوجدُ

دعوت بصوت الجود حيَّ على الندى ... لأنك تروي عن بلال وتسندُ

سينشبني ضرع لفضلك حافلٌ ... ويكنفني منه المكان الممهدُ

فبعد أن يثني على فضله الذي لا يجد السائل مشقةً لنيله، وبعد أن يشيد بأصالة نسبه الكريم، نراه يعلن أن فضل الوزير الحافل (سيُنشبه)؛ أي سيبقيه عالقًا في المكان (عدن)، ولن يجد سببًا ليغادره، ويبدو أن ذلك ما حدث فعلًا؛ فكثرة مدائحه في الوزير تدل على أنه قد مكث في كنفه مدة غير قليلة.

والحق أن ابن قلاقس قد خلع في مدائحه على الوزير ياسر من الصفات ما يكفي لرسم صورة جلية لعظمة الوزير وسمو أخلاقه، والمكانة الجليلة التي كان يحتلها في عدن، وقد يُبعد في تعظيمه فيقع في شيء من الغلو، على شاكلة قوله[1]:

من صرّف الأقدار في ... أيامه كسرًا وجبرًا

واستعمل الأيام في ... أحكامه نهيًا وأمرًا

وأحسب أن مثل هذه المبالغات -وإن كانت محدودة ولا تعبر بالضرورة عن عقيدة راسخة في نفس الشاعر- جاءت بتأثير العقيدة الإسماعيلية

(1) ديوان ابن قلاقس: 39.

الباطنية التي تعتنقها السلطة الزريعية، إذ يعتقد الباطنيون أن إمامهم هو خليفة الله في الأرض تتجلى فيه كل صفاته[1].

ومما خلع عليه من صفات العظمة والهيبة قوله[2]:

يا راويًا عن شخصه	خَبَرًا ولم يعرفْهُ خُبْرا
اقرأ بغُرَّة وجهِهِ	صحف المنى إن كنت تقرا
والْثمْ بنان يمينه	وقل السلام عليك بحرا
وغلطت في تشبيهها	بالبحر؛ اللهم غُفرا
أوليسَ نلتُ بذا ندى	جمًّا ونلت بذاك فقرا؟

إنه يطلب ممن ينقل خبرًا سمعه عن الوزير دون معاينته مباشرة أن يجتهد في مقابلته ليرى بعينيه علامات نجابته وعظمته، وليقم بلثم يديه احترامًا وتبجيلًا، ثم يشبه الوزير بالبحر هيبةً وكرمًا، ولكنه في البيت التالي يعتذر عن هذا التشبيه، ويطلب من الله الغفران من ذلك، فكيف يشبه الوزير، الذي نال منه الغنى، بالبحر الذي أفقره حين أغرق مركبه بأكثر ما حمل من الأموال؟! وهو بذلك يبالغ في الإشادة بكرم الوزير عن طريق جعله أكرم وأنبل من البحر، مستندًا على ما حدث له عمليًا مع الطرفين.

(1) ينظر: تاريخ الدعوة الإسماعيلية، د. مصطفى غالب، دار الأندلس، بيروت، ط2، د.ت، 40.

(2) ديوان ابن قلاقس: 40.

وما أكثر المناقب التي خلعها ابن قلاقس على الوزير ياسر، ولن يتسع المجال لاستقصائها، ولكن ثمة سمة فنية في بعض مدائح الشاعر في الوزير تجدر الإشارة إليها، وهي ذات صلة بموقع عدن، إنها رحلة الشاعر إلى الممدوح، فهو يقول في إحدى قصائده[1]:

ركبتُ إليه زاخرَ الموجِ طاميا وَعاصفة الهبّات نكباء زعزعا

وظامية تحت الشراع وإن أبى لها ممتطيها أن تفارقَ مشرعَا

تشقق شيب الماء أبيض ناصعا بمثل الشباب الغض أسود أسفعا

ويفتتح أخرى بقوله[2]:

إليك من ملك سامٍ ومن ملك كانت لنا الفُلْك مرقاةً إلى الفَلَكِ

فلوحة الرحلة تعد واحدًا من أبرز عناصر بناء المدحة التقليدية القديمة، ومعروف أن رحلة الشاعر القديم كانت على ناقة يحرص على وصف قوتها وسرعتها وما تعانيه من المشقات في الصحراء لتحمل الشاعر إلى الممدوح، وهنا نرى ابن قلاقس يخرج عن نهج القدماء، فيرحل على سفينة بدلًا من الناقة، غير أنه لم يستطع التخلص من مكونات البنية التقليدية، فذهب يصور مكابدة السفينة للعواصف، ومعاناتها من الظمأ، وما أشبه ذلك من الصفات التي لا تختلف كثيرًا عما كان يصف به الشاعر الجاهلي ناقته وهي تحمله عبر الصحراء إلى الممدوح، ومع أن الرحلة على السفينة قد عُدَّ ملمحًا تجديديًا طرأ على قصيدة المديح منذ مطلع العصر

(1) ديوان ابن قلاقس: 64.
(2) المصدر السابق: 77

العباسي[1]، فإن وجود مثل هذه البنية عند ابن قلاقس يبدو انعكاسًا لواقع حاله أكثر من كونه مجرد محاولة للتجديد، لاسيما أن سيرته تتضمن إشارات صريحة إلى أن له حكايات مع البحر في أثناء دخوله (عدن) وخروجه منها.

ويذكر العماد الكاتب شاعرًا مغربيًا اسمه علي بن يقظان السَّبتي[2]، دخل مدينة عدن في القرن السادس الهجري، ويروي له أبياتًا من قصيدة له في مدح الدَّاعي عمران، يقول فيها[3]:

صبا الفؤادُ لريمٍ رُمتُه فأبى	وكان من شأنِه التّبريزُ فاحتجَبا
عاطَيتُه الكأسَ فاستحيَتْ مدامتها	من ذلك الشَّنبِ المعسول إذ عذُبا
حتى إذا غازَلَتْ أجفانَه سِنَةٌ	وصيَّرَتْه يدُ الصَّهباء مُقترِبا
ظَلْنا به طرَبًا من حسنِ نَغمتِه	في عودِه نجْتني التَّأنيسَ والطَّرَبا
ونقطعُ الليلَ شدْوًا بامتداح فتى	غدا لخيرِ انتسابٍ حازَ مُنتَسَبا
فتى توارث دسْتَ المُلكِ في عدَنٍ	ببابِه عن أبيه الأوحدِ ابنِ سَبا

(1) ينظر: تاريخ الأدب العربي (3)- العصر العباسي الأول، د. شوقي ضيف، دار المعارف، القاهرة، ط16، 2004م، 165.

(2) شاعر، أديب، متطبب، أصله من سبتة، وكان كثير التنقل فزار مصر، واليمن، والعراق، وكثيرًا من بلدان الشرق. ينظر: خريدة القصر وجريدة العصر، العماد الأصبهاني الكاتب (ت597هـ) (قسم شعراء المغرب)، تحقيق: محمد المرزوقي وآخرَين، ط3، الدار التونسية، 1986م، 1/ 343

(3) المصدر نفسه: 1/ 343.

لم يورد المؤلف سوى هذه الأبيات من القصيدة، وواضح أنها من مقدمتها الغزلية، وليس فيها من المديح إلا البيتان الأخيران، يصف الداعي فيهما بالفتوة (وهي تعني هنا: الكَرَم، أو الكمال)، وأصالة النسب، ولعل في الأبيات المغيبة كثيرًا من المناقب التي يخلعها على الممدوح؛ إذ لا يُعقل أن يأتي بمقدمة غزلية من أجل بيتين في المديح فقط.

وإذا تجاوزنا طبقة السلطة السياسية إلى الطبقات الاجتماعية الأخرى، سنجد أن بعض الشعراء الوافدين، وهو الشاعر ابن قلاقس الإسكندري، قد خصص عددًا من قصائد المديح لبعض القضاة وأهل العلم والوجاهات الاجتماعية في عدن[1].

إن هذه النصوص والمقاطع المختارة من غرض المديح تقف شاهدةً على أن (عدن) في القرن السادس الهجري كانت تحتل مرتبةً بارزةً بين حواضر الإقليم اليمني، سياسيًا واجتماعيًا وثقافيًا، فضلًا عن كونها منطقة سياحية بسواحلها وجبالها، وهذه الخصائص كافية لتجعل منها منطقة جاذبةً لمبتغي المال أو الجمال أو الشهرة أو كل ذلك معًا.

ثانيًا: موضوعات شعرية أخرى

وإذا التفتنا إلى الموضوعات الشعرية الأخرى غير المديح، فيبدو منطقيًا أن تتضمن التجارب الانفعالية للوافدين إلى عدن حنينًا وشوقًا إلى أوطانهم التي قدموا منها، فمهما أصاب الإنسانُ من رغد العيش في الأمصار التي يستوطنها أو يزورها في رحلاته وتنقلاته، تظل خيوط الذكريات تشده إلى وطنه الأصل الذي ترعرع فيه وبين أهله وذويه، وقد حفظت لنا بعض

(1) ينظر: ديوان ابن قلاقس: 19، 23، 40، 55، 69، 74، 104.

المصادر قصيدة للسلطان توران شاه يعبر فيها عن حنينه إلى أخيه صلاح الدين الأيوبي، يستهلها بقوله[١]:

لَـولا محلـك فِي قَلْبِـي وَأَفْـكَارِي مَا رنَّح الشوقُ أَعْطَافِي وَتذكَارِي
وَلَا التفـتُّ عـلى مـصرَ وَسَـاكِنِهَا وَقَدْ تعوضت عِن مِصْرَ بِأمصارِ
وَلا حننـتُ إلى أرضِ الشـآم وإن كانت مطالعَ أَوْطَانِي وأَقطَارِي
وَلَا تَرنمَّـتُ والأشـواقُ تهـزج بِي لبارق مِن نواحِي أَرْضِكُم سارِ

ففـي هـذا المسـتهل يقـصر الشـاعر شـوق السـلطان عـلى أخيـه صـلاح الديـن، ولـولا هـذا الشـوق لم يخطـر ببالـه أن يعـود إلى مـصر والشـام بعـد أن عوضـه الله عنهـما بأمصـار جديـدة وافـرة الخـير والعطـاء، لكنـه لا يلبـث أن يعـود ليعلـن شـوقه للمـكان بعـد أن كان قـد قـصره عـلى مَـن في المـكان:

يـا بـارق الشـام مـا الأوطان مـن يمنٍ أوطان شـجوي ولا الأَوطَار أَوطَارِي
مَـا الـدَّار إلا دمشـق والمنـى حلـب والسـؤل مصر وفي الـزوراء مزداري
تِلْـكَ المنـازلُ لَا لحـج وَلَا عـدن وَلَا زبيـد وَلَا أَكْنَـاف تعشــارِ[٢]

---

(1) العقد الفاخر الحسن في طبقات أكابر أهل اليمن، وهو طراز أعلام الزمن في طبقات أعيان اليمن، الإمام أبو الحسن علي بن الحسن الخزرجي (ت812هـ)، تحقيق ودراسة: عبدالله بن قائد العبادي وآخرين، الجيل الجديد ناشرون، صنعاء، ط1، 1430هـ/ 2009م، 1/ 602- 603، قرة العيون: 269- 270، هدية الزمن: 67- 68، والمصدران الأخيران ينسبان القصيدة للأديب العندي قالها على لسان السلطان.

(2) تِعْشَار: موضع بالدهناء، وقال: هو ماء لبني ضبة. معجم البلدان، ياقوت بن عبد الله الحموي (ت626هـ)، دار صادر، بيروت، ط2، 1995م، 2/ 34.

إن حنين السلطان لا يرتبط بمكان واحد، بل ينبسط على عدد من المدن في الشام، والعراق، ومصر، فهل يعني ذلك أن للسلطان ذكريات ومواقف في كل هذه الأماكن، أم أنه يشحن الحنين بدلالات سياسية وحضارية، فيرسم من خلال ذلك جانبًا من أمجاد الدولة الأيوبية عن طريق ذكر أكبر الحواضر التي تبسط عليها نفوذها؟

مهما يكن من أمر، فإن الشاعر، بعد عدد من الأبيات التي يمزج فيها بين الحنين إلى المكان والفخر بالأمجاد التي حققها في حملاته العسكرية التي قادها لتوسيع نفوذ الدولة، نراه يعود إلى ما استهل به القصيدة، وهو الحديث عن الحنين الأخوي:

وَإِنَّ أَعْظَمَ سُؤْلِي أَن أراكَ على الـ ـــمألوف باهر إشراقٍ وأَنْوَارِ

وَكَيْفَ لِي بِاجْتِمَاعٍ مِنْكَ صَافيةٍ منه الموارد مِن شَوب وَأَكْدَارِ

فكل ما يتمناه السلطان هو أن يجتمع بأخيه في مجلس يخلو من أكدار الحياة وصخبها، وهي أمنية بديهية لرجلٍ حياتُهُ سلسلة لا نهاية لها من الصراع والقتال من أجل تحقيق أمجاد سياسية وعسكرية.

ويذكر ابن الديبع مقطوعة عينية ضمَّنها السلطان شمس الدولة توران شاه كتابًا بعث به إلى أخيه صلاح الدين، لا يختلف نهجها عن نهج القصيدة السابقة في إظهار شوقه الشديد إلى أخيه ووطنه[1].

(1) ينظر: قرة العيون: 270- 271.

وهذا الشاعر ابن عنين[1]، وهو في عدن، يتذكر أهله وأحبابه في وطنه (الشام)، فيطلق العنان لشاعريته لتجسد حنينه الدافق إليهم، فيقول[2]:

يُذكرُني البرقُ الشآميُّ إنْ خَفا ... زماني بكم يا حبذا ذلكَ الزمنْ

ويا حبذا الهضبُ الذي دونَ عزّتا ... إذا ما بدا والثلجُ قد عمَّمَ القننْ

أأحبابَنا لا أسألُ الطيفَ زَورةً ... وهيهاتَ أَينَ الديلمياتُ من عَدَنْ

وهبكم سمحتم والظنونُ كواذبٌ ... بطيفكمُ أينَ الجفونُ من الوسنْ

وكم قيلَ لي في ساحةِ الأرضِ مذهبٌ ... وعن وطنٍ للنفسِ ميلٌ إلى الوطنْ

وهل نافعي أنَّ البلادَ كثيرةٌ ... أَطوفُ بها والقلبُ بالشامِ مرتهنْ

وما كنتُ بالراضي بصنعاءَ منزلًا ... ولوْ نلت من غُمدانَ ملكَ ابنِ ذي يزَنْ

عسى عطفةٌ بدريةٌ تعكسُ النَوى ... فألفى قريرَ العينِ بالأهلِ والوطنْ

واضح أن هذه الأبيات تتضمن ما يكنه الشاعر من حنين وشوق إلى الزمن الماضي (يا حبذا ذلكَ الزمنْ)، وإلى المكان (الهضبُ الذي دونَ عزتا)، وإلى الإنسان (فألفى قريرَ العينِ بالأهلِ)، فمهما حظي بفرص التنقل بين البلدان، وجَنَى من ذلك ما جنى من الأموال، فإنه لن ينال

---

(1) هو أبو المحاسن شرف الدين محمد بن نصر الله بن مكارم بن الحسن ابن عنين الدمشقيّ الأنصاري: أعظم شعراء عصره. مولده ووفاته في دمشق. كان هجَّاء، قلَّ من سلم من شره في دمشق، فنفاه صلاح الدين، فذهب إلى العراق، والجزيرة، وأذربيجان، وخراسان، والهند، واليمن، ومصر. وعاد إلى دمشق بعد وفاة صلاح الدين، وتوفي فيها سنة (630هـ). وفيات الأعيان: 5/ 14– 19، الأعلام: 7/ 125.

(2) ديوان ابن عنين، تحقيق: خليل مردم بك، دار صادر، بيروت، ط2، د. ت.، 77– 78.

السعادة والطمأنينة وقلبه مرتهن في (الشام)، ومن الطريف في ذلك أن شوقه إلى الشام لم يجعله يعبر عن بُغضه لمدينة (عدن) التي يعيش فيها بعيدًا عن وطنه الأصل، بل على العكس من ذلك فهو لا يرى الديلميات (قرى في ضواحي دمشق)[1] تساوي شيئًا في مقابل (عدن)، وفي ذلك دلالة على أن حنينه إلى وطن طفولته وصباه ليس انعكاسًا لنفوره من المكان الذي هاجر إليه، بقدر ما هو نزوع عاطفي يشعر به أي إنسان سَوِيٍّ حين يبتعد عن وطنه ومراتع صباه.

وقد يعبر ابن عنين عن حنينه إلى وطنه البعيد (دمشق) دون أية إشارة إلى موقفه من المكان الذي يعيش فيه، على نحو قوله[2]:

يا برقُ حيِّ إذا مررتَ بعزَّتا	أهلي وإن زادوا جفًا وتعنُّتا
أبلغهمُ عني السلامَ وقلْ لهم:	أحبابنا هذا الصدود إلى متى؟
طال انتظاري للتلاقي فاجعلوا	لصدودكم أجلًا يكون مؤقتًا
كم أحمل الشوق المبرِّحَ والأسى	لو كان قلبي صخرةً لتفتَّتا
يا سادةً فارقتُ يوم فراقهم	عقلي وطلَّقت السرور مبتَّتا

هكذا يمضي الشاعر معبرًا عن لواعج شوقه وحنينه إلى وطنه (دمشق) دون أية إشارة إلى (عدن) بوصفها الموطن الذي يبث منه رسائل أشواقه، ولولا التقديم للنص بالعتبة النصية: (وقال يتشوق إلى دمشق من عدن) لما عرفنا أن للنص علاقةً بـ(عدن) أو أي مكان آخر محدد. ومهما يكن من أمر

(1) ينظر: وفيات الأعيان: 5/ 15.
(2) ديوان ابن عنين: 86.

فإن الأبيات استطاعت أن تعكس ما يعتمل في نفس الشاعر من الشوق إلى وطنه (دمشق)، وفي الوقت ذاته حملت عتاب الشاعر لأهله، تجلى ذلك في تعبيرات محددة؛ مثل: (وإن زادوا جفًا وتعنُّتا)، و(هذا الصدود إلى متى)، و(فاجعلوا لصدودكم أجلًا..)، وكأن الشاعر يلمح إلى عدم وقوفهم في صفه حين قرر السلطان صلاح الدين نفيه عن دمشق بسبب هجائياته اللاذعة التي لم يسلم منها السلطان نفسه.

وفي ديوان ابن عنين عدد من قصائد الحنين، منها ما تسبقها الإشارة إلى أنه يحن إلى دمشق وهو في اليمن، على نحو قصيدته التي يستهلها بقوله[1]:

حنينٌ إلى الأوطانِ لَيْسَ يَزُولُ   وقلبٌ عن الأشواق ليس يحولُ

وكثير منها يشار قبلها إلى أنه يتشوق فيها إلى (دمشق) دون الإشارة إلى المكان الذي هو فيه، ولا يرد فيها ما يدل على ذلك، الأمر الذي يجعل الاحتمال واردًا بأن من هذه القصائد ما يرتبط بعدن.

ومن هذه الموضوعات الشعرية التي برزت في إبداع الوافدين موضوع **المراسلات الشعرية** بين الأدباء، وفي ديوان الشاعر ابن قلاقس الإسكندري نجد نصَّين كتب بهما إلى الأديب أبي بكر العبدي[2]، وهما يتضمنان فكرة جوهرية واحدة، وهي تحذير الأديب من شخص يسرق أشعار الآخرين،

---

(1) ديوان ابن عنين: 68.

(2) أَبُو الْعَتِيق أبوبكر بن أحمد العندي، اختلفت المصادر في نسبته بين (العبدي) و(العيدي) و(العيذي) و(العنْدي)، والنسبة الأخيرة هي ما اطمأن إليها أكثر المحدثين، وهي نسبة إلى (الأعنود) من أحياء محافظة أبين، ويعد العندي أحد الشعراء المطبوعين، أثنى عمارة كثيرًا على فضائله، وأدبه، وثقافته، وشاعريته، ظل يحظى بتقدير الزريعيين الإسماعيليين في عدن، فهو شاعرهم وصاحب ديوان الإنشاء في دولتهم،

فيمدح بها الملوك والأمراء مدَّعيًا أنها من أشعاره، أحد النصين مكون من (10 أبيات)، ومطلعه[1]:

بَكَرَتْ لنصحك يا أبا بكرِ غريبَّة من مشرق الفكرِ

والآخر مكون من (21 بيتا) ومطلعه[2]:

أبا بكرٍ العبدي عاداك ذو الفتكِ فحفظًا لأستار القريض من الهتكِ

والنصان يتفقان في أكثر الأفكار، وإن اختلفا لغةً وأسلوبًا، وتفاوتا إيجازًا وتفصيلًا، من ذلك اتفاقهما على كون سارق الشعر من مصر (أقام بمصر ما أقام)، (كم غارة في مصر جاء بها)، وعلى شدة خبثه، وذلك من خلال تشبيهه بـ(الذئب) في النصين، أو تشبيهه في أحدهما بـ(البراض)[3]، وعلى شدة جرأته في انتحال أشعار غيره، بما فيه الأشعار المشهورة

= ولم يؤثر ذلك في عقيدته السنية، توفي سنة 580هـ، بعد أن كفَّ بصره. ينظر: المفيد: 326-362، طبقات فقهاء اليمن: 169، خريدة القصر وجريدة العصر، العماد الأصبهاني الكاتب (ت597هـ) (قسم شعراء بلاد الشام)، تحقيق: د. شكري فيصل، المطبعة الهاشمية: دمشق، 1964م، 3/ 145-201، = السلوك في طبقات العلماء والملوك، أبو عبدالله بهاء الدين الجندي (ت732هـ)، تحقيق: محمد بن علي بن الحسين الأكوع الحوالي، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ط2، 1995م، 1/ 370.

(1) ديوان ابن قلاقس: 50-51.

(2) المصدر نفسه: 79-80.

(3) هو البرّاض بن قيس الكناني، أحد أشد العرب فتكًا، حتى صار يضرب به المثل، فيقال: (أفتَكُ من البراض). جمهرة الأمثال، أبو هلال العسكري (ت بعد395)، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، وعبد المجيد قطامش، دار الفكر، بيروت، ط2، 1988م، 2/ 110.

لفحول الشعراء، مثل: زهير بن أبي سلمى وامرئ القيس:

أعـيـى زهـــيرًا كــم يـنـازعـه لمــــن الـديـار بقـنَّـة الحـجـر[1]

فَـاغْـفِـر لمهديها إلَـيْـك فَإنَّـــهُ تمكـو فرائصهـا مـن الذعـر[2]

ومن هذين النصين ومضمونهما يمكن أن نستنبط أمرين:

أولهـما: أن ابـن قلاقـس كتبهـما وهـو خـارج ثغـر عـدن، بدليـل قولـه عن أحدهما:

قـطـعـتْ إلـيـك الـــبرَّ حـامـلـةً فـيـهـا فـنـون عـجـائـب الـبـحـر

وفي ذلـك دلالـة عـلى قـوة العلاقـة بـين الشـاعرين، واسـتمرار التواصـل بينهـما عـلى الرغـم مـن مغـادرة ابـن قلاقـس ثغـر عـدن.

أمـا الأمـر الآخـر: فهـو أن عـدن في القـرن السـادس الهجـري كانـت - فيـما يبـدو- بيئـةً جاذبـة، يُقبـل إليهـا شـعراء الأقاليـم العربيـة والإسـلامية، صادقُهـم وزائفُهـم، وهـو مـا يعنـي أن ثمـة شـعرًا كثـيرًا للوافديـن في عـدن لم

(1) إشارة إلى قصيدة الشاعر الجاهلي زهير بن أبي سلمى، في مدح هرم بن سنان، التي مطلعها:

لمـن الديـار بقنـة الحجـر أقوين من حجج ومن شهر

ينظر: ديوان زهير بن أبي سلمى، اعتنى به وشرحه: حمدو طماس، دار المعرفة، بيروت، ط2، 1426هـ/ 2005م، 31.

(2) تمكو: من المُكاء، وهو الصَّفير. الفرائص: مفردها الفَريصة، وهي اللحمة التي بين الجَنْب والكتف عند الدابة، وهما فَريصَتان تَرْتَعِدان عَند الفزع. لسان العرب، أبو الفضل جمال الدين محمَّد بن مكرم بنَ منظور (ت711هـ) دار صادر: بيروت، ط3، 1414هـ/ 1994م، (مكا) و(فرص).

تهتم بجمعه المصادر التاريخية، أو أن المصادر التي اهتمت به فُقِدت، أو ما زالت مخطوطة تنتظر من ينفض عنها غبار الزمن.

ولعل من المهم الإشارة إلى أن مَن قصده ابن قلاقس في النصين السابقين لا يُستبعد أن يكون هو نفسه ابْن الطرائفي الْمَعْرُوف بأبي طَالب، الذي ذكره الجندي، وذكر أنه «قدم عدن ومدح الدَّاعِي مُحَمَّد بن سبأ سنة سِتّ وَثَلَاثِين وَخَمْسِمِائة بقصيدة لأبي الصَّلْت[1]،... ثمَّ لمّا قدم الرشيد[2] عدن أَهْدى للداعي الدِّيوَان فَوجدَ القصيدة فَكتب إِلَى الأديب من الدملوة أَن يسيِّر إِلَيْه قصيدة ابْن الطرائفي فَعلم الأديب أَنه قد أدرك ابْن الطرائفي فكتبها بِخَطِّه وألحقها اعتذارًا عَن ابْن الطرائفي من شعره من نفسه:

هَذِي صفاتك يَا مكين وَإِن غَدا ... فِيمَن سواك مديحها مَغْصُوبا

فَاغْفِر لمهديها إِلَيْك فَإِنَّهُ ... قد زَادهَا تشريف طيبك طيبا[3]

وسواء كان ابْن الطرائفي هو من كان يقصده ابن قلاقس أم غيره، فإن الحادثة دلت على نبل الأديب العندي وكرم أخلاقه، فضلاً عن إسهامها في رفد الحركة الشعرية في عدن بنص العندي الاعتذاري.

---

(1) هو أبو الصلت أمية بن عبد العزيز بن أبي الصلت الأندلسي الداني؛ كان فاضلًا في علوم الآداب، انتقل من الأندلس وسكن ثغر الإسكندرية، توفي سنة (529هـ). ينظر: وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان، أبو العباس شمس الدين ابن خلكان (ت681هـ)، تحقيق: إحسان عباس، دار صادر، بيروت، د. ت.، 1/ 243- 246. الأعلام: 2/ 23.

(2) هو القاضي الرشيد بن الزبير سنترجم له في موضع آخر من هذا البحث.

(3) خريدة القصر (قسم شعراء بلاد الشام): 3/ 154- 155، السلوك: 1/ 372 وفيه يبدأ البيت هكذا (هذه صفاتك) ولا يستقيم الوزن بذلك.

وفي موضوع الهجاء يورد بامخرمة مطلع قصيدة هجا بها بعض شعراء اليمن القاضي الرشيد الأسواني[1]، حين بعثه الخليفة الفاطمي رسولًا إلى اليمن، وتلقّب بـ(علم المهتدين)، فقال فيه الشاعر[2]:

بعثتَ لنا عَلَمَ المهتدين　　　ولكنَّه عَلَمٌ أسودُ

لم يورد المؤلف سوى هذا البيت من القصيدة، وذكر أن الشاعر بعث بها إلى صاحب مصر، وواضح أن الشاعر يهجو القاضي بسواد لونه، وفيما يبدو أن صفة السواد كانت محط تندر الشعراء بالقاضي وسخريتهم منه[3].

ومما ترويه بعض المصادر، أن القاضي الرشيد، والجليس أبا المعالي المصري[4]، استأذنا يومًا على بعض الوزراء، فلم يأذن لهما، ووجدا منه غلظة، ثم عادا إليه يومًا آخر فقيل لهما إنه نائم، فخرجا من عنده، فقال الرشيد:

---

(1) هو أبو الحسن أحمد بن علي بن إبراهيم بن علي بن الزبير الغساني الأسواني، الملقب بالقاضي الرشيد، كان من أهل الفضل والنباهة والرياسة، صنف كتاب (جنان الجنان ورياض الأذهان) وذكر فيه جماعة من مشاهير الفضلاء، وله ديوان شعر. توجه رسولًا إلى اليمن داعيًا للخليفة الفاطمي الحافظ لدين الله،. قُتل بالإسكندرية ظلمًا سنة 563هـ، ينظر: وفيات الأعيان: 1/ 161. تاريخ ثغر عدن: 36-38.

(2) تاريخ ثغر عدن: 38.

(3) أورد بامخرمة بيتين آخرين في هجاء الرشيد بالصفة نفسها، غير أنه ينسب هذين البيتين لشاعر يدعى ابن فارس، وأحسب أنه شاعر غير يمني. ينظر: نفسه، والصفحة نفسها.

(4) قاض وشاعر مصري وفد إلى اليمن مع الحملة الأيوبية، توفي بالقاهرة سنة 561هـ. ينظرً: خريدة القصر وجريدة العصر، العماد الأصبهاني الكاتب (ت597هـ) (قسم شعراء مصر)، تحقيق: أحمد أمين وآخرَين، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر: القاهرة، 1959م، 1/ 298. الأعلام: 4/ 16.

توقَّـعْ بأيـام اللئـام زوالهـا   فعـمَّا قليـل سـوف تنكـر حالَهـا

فلـو كنـتَ تدعـو الله في كل سـاعة   لتبقـى عليهـم مـا أمنـت انتقالهـا

وقال صاحبه أبو المعالي: [1]

لـئـن أنـكـرتـم عـنـا ازدحـامـا   لـيـجـتـنـبـنـكـم هــذا الــزحــامُ

وإن نمتم عـن الحـاجـات عمدًا   فعين الـدَّهـر عَنكم لَا تَـنـامُ[1]

فعـلى الرغـم مـن اختـلاف النصـين معجـماً ووزنًـا، فإنهـما ينطلقـان مـن تجربـة شـعورية واحـدة، وهـي الشـعور بالمهانـة إزاء موقـف الوزيـر منهـما، فلـم يجدا سـوى الدعـاء عليـه بـأن يذهـب عنـه مـا هـو فيـه مـن العـز الـذي جعلـه يتعـالى عـلى العبـاد، وفي المصدريـن اللَّذيـن رويـا هـذه الحادثـة نجـد التعليـق عقـب النصـين: فلـم يكـن غـير أيـام «حتـى نُكِـب الوزيـرُ نكبـةً عظيمـة».

وعـدا ذلـك نجـد في شـعر الوافديـن مقطوعـات مـن موضوعـات شـعرية مختلفـة، كالنصـح، والفخـر، وتقريـض الكتـب، والتهنئـة، والعتـاب، والرثـاء[2]، تجاوزنـا تناولهـا بالتحليـل اختصـارًا مـن جانـب، ولكونهـا –مـن جانـب آخـر- قليلـة قياسًـا بالموضوعـات الأخـرى التـي وقفنـا عـلى نـماذج منهـا.

---

(1) ينظر: طبقات فقهاء اليمن: 167-168. تاريخ ثغر عدن: 38 وفيه بداية النص الأول (توقفنا شيء ويدنو زوالها).

(2) ينظر: ديوان ابن قلاقس: 19، 23، 53، 55، 69. السلوك: 2/ 428. تاريخ ثغر عدن: 44، 86، 87، 183.

المبحث الثاني

المعجم الشعري

يُعرَّف المعجم الشعري بأنه: «الرصيد اللفظي الذي يكوِّن الخطاب الشعري لدى أي شاعر من الشعراء»[1]، ويعد واحدًا من المرتكزات التي تتحدد من خلالها التجربة الشعرية في النص الشعري؛ وذلك لأن «لكل خطاب معجمه الخاص به، إذ للشعر الصوفي معجمه، وللمدحي معجمه، وللخمري معجمه..»[2]، ومن ثَمَّ فإن دراسة المعجم تعد وسيلة للإحاطة بطبيعة التجربة الشعرية لشاعر من الشعراء، لاسيما إذا كان من ذوي القدرة على الخلق والإبداع.

وعلى الرغم من سعة الدراسة المعجمية وتنوع حقولها الدلالية فإنني سأقصر الدراسة على حقلين دلالين فقط، هما: حقل الأعلام، وحقل البحر؛ وذلك بوصفهما الحقلين الأكثر اشتمالًا على مظاهر تأثر شعر الوافدين ببيئة عدن خاصة، واليمن عامة.

1- حقل الأعلام

عند مطالعة شعر الوافدين الذي ارتبط ببيئة عدن في القرن السادس الهجري، نجد أن الشعراء قد وثَّقوا صلة إبداعهم بالبيئة التي أنتجوه فيها؛ وذلك باستعمال عدد من أسماء الأماكن والشخصيات التي

---

(1) شعر إبراهيم ناجي دراسة أسلوبية بنائية، د. شرف سعد الجيّار، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1، 2008م، 138.

(2) تحليل الخطاب الشعري «استراتيجية التناص»، د.محمد مفتاح، المركز الثقافي العربي؛ الدار البيضاء، ط3، 1992م، 58.

اتصلوا بها، وقد جاء هذا الاستعمال بدرجات متفاوتة من ناحِيتَي: الكمِّ، والتوظيف الدلالي.

فإذا ابتدأنا بأسماء الأماكن فمن البديهي أن نجد الشعراء يحتفون باسم (عدن) بوصفها المكان الذي يعيشون في كنفه، ويخالطون سكانه، في أثناء إبداعهم، غير أن هذا الاحتفاء يبدو محدودًا من الناحية الكمية، قياسًا بعدد النصوص التي أبدعها الشعراء الوافدون في أثناء وجودهم في عدن.

وحين نتتبع استعمال اسم (عدن) في شعر الوافدين سيتضح التفاوت الدلالي لهذا الاستعمال من نص إلى آخر، فقد يرد بوصفه مجرد مكان محايد لحدث ما، دون أن يبدي الشاعر موقفًا شعوريًا أو فكريًا معينًا منه، كما في قول ابن عنين[1]:

مالي ظمئتُ إلى الصهباءِ في عَدَنٍ ... وجودُ كفكَ فيها سائرٌ ساري

أو كقوله[2]:

وجاءتْ بنو عبدانَ طرًّا كأنَّما ... لهم في الذي استصحبتُ من عَدَنٍ قِسمُ

وقد تذكر بوصفها المكان الذي يقطن فيه الممدوح دون أية إشارة إلى خصوصيتها أو موقف الشاعر منها، على نحو قول أبي اليقظان السبتي في مدح الداعي عمران[3]:

فتى توارث دسْتَ المُلكِ في عدَنٍ ... ببابِه عن أبيه الأوحدِ ابنِ سَبا

(1) ديوان ابن عنين: 101.

(2) ديوان ابن عنين: 129.

(3) خريدة القصر (قسم شعراء المغرب): 1/ 343.

ولكن في المقابل قد يرد ذكرها في موقف انفعالي أكثر توترًا، فيمسها شيء من ذلك الانفعال، على شاكلة قول السلطان شمس الدولة توران شاه[1]:

مَا الدَّار إِلَّا دمشق والمُنَى حلب ... والسُّؤل مصر وفِي الزوراء مزدار

تلكَ المنازل لا لحجٌ ولا عدنٌ ... ولا زبيدُ ولا أكناف تعشارِ

ففي حومة تعبير الشاعر عن حنينه وتشوقه إلى أخيه صلاح الدين وإلى وطنه (الشام) نراه يذكر (عدن) إلى جوار (لحج)، و(زبيد)، و(تعشار)، بوصفها المكان الذي وجد نفسه ملازمًا فيه، في حين أنه لا يساوي شيئًا إذا قيس بوطنه الأصلي الذي يحن إليه.

وعلى العكس من توران شاه نجد ابن عنين، وفي تجربة الحنين أيضًا، يجسد موقفًا إيجابيًا من عدن، حين يقول[2]:

أأحبابَنا لا أسألُ الطيفَ زَورةً ... وهيهاتَ أَين الديلمياتُ من عَدَنْ

فعلى الرغم من تشوق الشاعر إلى وطنه فإن (عدن) ظلت تحتل في نفسه مكانة سامية، بل إن استفهامه (الاستبعادي) يدل على أنه لا يرى الديلميات (من قرى ضواحي دمشق) تساوي شيئًا أمام مدينة عدن.

ومثل ذلك نراه يتوجه إلى ممدوحه ناصحًا[3]:

ولا تقلْ ساحلُ الإفرنج أملكه ... فما يساوي إِذا قايستَهُ عدَنا

---

(1) العقد الفاخر: 1/ 603، قرة العيون: 270، هدية الزمن: 68.

(2) ديوان ابن عنين: 78.

(3) المصدر نفسه: 102.

وفيما يبدو أن هذا الموقف الشعوري لابن عنين تجاه (عدن) يعبر عن حبٍّ حقيقي؛ وذلك لما عرف عنه من الصراحة والجرأة في التعبير عن مشاعره، وقد تجلى ذلك واضحًا في كثرة هجائه الذي لم يسلم منه حتى الملوك والسلاطين، فضلًا عن أنه قد عبر عن شعوره السلبي بالذم الصريح لبعض المدن والأقاليم التي زارها أو سكنها، كبغداد وبخارى، ودعا على الهند بأن تنزل عليها الصواعق، ووصف أهل بخارى بالبخل[1].

ومن الطريف أن يشتمل ديوان ابن قلاقس على أكبر عدد من قصائد المديح التي قالها في وزير الزريعيين ياسر بن بلال، ووَلَدَي الداعي عمران، ومع ذلك لا نجد اسم (عدن) يرد ولو مرة واحدة في هذه المدائح، ولكنه يذكره مرتين في مديحه لبعض أعيان عدن؛ إذ يقول[2]:

يهواك للدِّين والدنيا وأنت له ... نِعْمَ المقرب من عدنٍ ومن عَدَنِ

فهو يقول للممدوح: إن العزم (يهواك للدين والدنيا)، ثم يذكر في الشطر الثاني (عدْنًا)، وهي الجنة، في مقابل (الدين)، ويذكر (عَدَن) في مقابل (الدنيا)، وفي ذلك دلالة واضحة على المكانة العالية التي تحتلها (عدن) في نفس الشاعر حتى جعلها موازية للجنة.

ويقول في مدحة أخرى[3]:

نظرتُ عَدْنًا بناظريَّ فلا ... أطلب للطيب بعدها عَدَنا

(1) ينظر: شعر ابن عنين- دراسة فنية موضوعية، ميسر سليم الشورة، (رسالة ماجستير)، كلية الآداب، جامعة مؤتة، الأردن، 2004م، ص40-41. وينظر بعض هذه النصوص في ديوان الشاعر: 211، 230، 234.

(2) ديوان ابن قلاقس: 106.

(3) المصدر نفسه: 104.

فعلى الرغم مما يبدو من ظاهر التعبير أن الشاعر يستغني عن طلب (عدن) بعد أن عثر على مكان بديل يشبه الجنة، فإن ذكرها موازية للجنة يؤكد -مرةً أخرى- مكانتها السامية في نفسه.

ومثلما احتفى الشعراء الوافدون باسم (عدن) نجدهم كذلك يحتفون باسمٍ (اليمن) بوصفه الدائرة المكانية الأوسع التي تنتمي إليها (عدن)، فضلًا عمّا يتضمنه من الدلالة الحضارية، التي يوظفونها -غالبًا- في الإشادة بنسب الممدوح، على نحو قول ابن قلاقس في مدح ابن خليف[1]:

وما هززتك إلا بعد معرفةٍ ... بأن كفّيَ هزَّتْ نبعة اليمن

ومثل ذلك قوله في الممدوح نفسه: (أولئك الراية العلياء من يمن)، وقوله في القصيدة نفسها مجانسًا بين اليُمْن واليَمَن: (مازلتمو بمنار اليُمْنِ من يمنٍ).

ونراه يعود إلى المجانسة نفسها في مدحة أخرى في الممدوح نفسه فيقول[2]:

ونمّق اليُمْنُ لي بُرودَ عُلًا ... تمنعني أنْ أحاولَ اليَمَنا

ولا يخفى ما في هذه الصيغة البديعية من التقدير الذي يُكنه الشاعرُ لـ(اليمن) وحين يعبر السلطان توران شاه عن حنينه وتشوقه لأخيه صلاح الدين، ووطنه الذي ترعرع فيه، لا نستغرب إن وجدناه يصدر عن موقف شعوري صادق، وإن كان سلبيًا، إزاء (اليمن)، في مثل قوله[3]:

يا بارق الشام ما الأوطان من يمنٍ ... أوطان شجوي ولا الأوطار أوطاري

---

(1) المصدر نفسه: 106.

(2) ديوان ابن قلاقس: 104.

(3) العقد الفاخر: 1/ 602، قرة العيون: 269، هدية الزمن: 67.

ثـم يعـود في القصيـدة نفسـها إلى ذكـر (اليمـن) مصرِّحًـا بـأن مُلْكهـا أدنـى مـن المسـتوى الـذي يسـتحقه:

هـذا على قـدر أن الملك في يمنٍ عــالٍ، ولـكـنـه مـن دون مقـدار

وفضـلًا عـن (عـدن) و(اليمـن) يـرد في شـعر الوافديـن أسـماء أماكـن يمنيـة أخـرى، مثـل: لحـج، وزبيـد، وتعشـار، وصنعـاء، وكوكبـان، وغيرهـا[1].

أمـا إذا التفتنـا إلى أسـماء الشـخصيات فسـنجد اسـم الوزيـر يـاسر بـن بـلال يحظى بالنصيـب الأكـبر مـن الذكـر، لاسـيما في شـعر ابـن قلاقـس الإسـكندري، على نحـو قولـه[2]:

فيا يــاسرًا نلنا بـه الفضل يـاسرا ويا من وجدنا منه مَا ليسَ يوجد

أو كقوله في قصيدة يمدح بها ولدي الداعي عمران[3]:

والمـالـكـين بـيـمـنـى يــاسر دولًا لــولاه لم يـتـفـق فـيـهـن تـيـسـيرُ

وفي مديـح الوزيـر يـاسر كثـيرًا مـا يعـرج الشـاعر عـلى ذكـر أبيـه (بـلال) بوصفـة المثـال الـذي انتهـج الوزيـر نهجـه في الحكمـة وإدارة الدولـة، كقولـه[4]:

بـنـهـضـتـك ارتجـعــت لهـا بـلالًا أبـــاك ولــيــس يـــوم الارتجـــاع

(1) ينظر: العقد الفاخر: 1/ 602، قرة العيون: 269، ديوان ابن عنين: 37، 78، هدية الزمن: 67.
(2) ديوان ابن قلاقس: 30.
(3) المصدر نفسه: 43.
(4) المصدر نفسه: 65.

وممن يذكر أسماءهم ابن قلاقس وَلدا الداعي عمران (محمد) و(أبو السعود)، وقد يقرن ذكرهما بذكر علمين يمنيين تاريخيين، كما في قوله[1]:

عودي على اسم الله عودي   لمحمد وأبي السعود

عودي لبدرَيْ آل قحطان   وشمسَيْ آل هودِ

وممن يرد ذكرهم في شعر الوافدين الداعي عمران، والأديب العندي، وآل زريع (حكام عدن)، وابن ذي يزن، وسبأ (جد الداعي عمران) وغيرهم[2].

وبغض النظر عن الموقف الشعوري للشعراء، فإن ذكر أسماء مثل تلك الأماكن والشخصيات في شعرهم يمثل مظهرًا من مظاهر التأثر ببيئة (عدن) خاصة، و(اليمن) عامة، ومن البديهي أن يتحول هذا التأثر إلى أثر في الحركة الشعرية في المدينة التي يقطنونها، في المرحلة التاريخية المدروسة.

2- حقل البحر

وغير بعيد من اسم (عدن) نجد مفردة (البحر) ولوازمها تتردد بصورة لافتة في شعر الوافدين إلى عدن، لاسيما في مدائح الشاعرين ابن قلاقس وابن عنين، ومثلّما برز التفاوت الدلالي لاستعمال اسم عدن من نص إلى آخر، نجد استعمال مفردة (البحر) يتراوح بين المعنى الحقيقي والمعنى المجازي للمفردة، وقد يمزج بين المعنيين في مشهد شعري واحد. ومن

(1) ديوان ابن قلاقس: 36.

(2) ينظر: المصدر نفسه: -مثلا- 19، 40، 53، 55، 69، 74، ديوان ابن عنين: 78، خريدة القصر (قسم شعراء المغرب): 1/ 343.

يطالع القصائد التي مدح بها ابن قلاقس الوزير ياسر بن بلال سيلاحظ الحضور البارز لمفردة (البحر) فيها، سواء بمعناها المعجمي المباشر، أو معناها المجازي الذي يتدخل خيال الشاعر في بنائه.

ومن أمثلة الاستعمال الحقيقي لمفردة (البحر) قوله[1]:

ومُروِّعي بالبحر يحـ سب أنني أرتاع بحرا

إن (البحر) هنا يتجلى بوصفه ذلك المخلوق المهيب الغامض، المشتمل على الأهوال العظيمة، فيتخذه بعض الناس وسيلة لتخويف الشاعر، وتثبيطه عن الرحيل.

وقد يقصر الشاعر لفظة (البحر) على المعنى المجازي، على نحو قول ابن قلاقس في مدح الوزير ياسر[2]:

فتراموا إليه من كل فجٍّ وإلى البحر مرجع الأوشالِ

وقوله في مدح الوزير كذلك[3]:

ولما أن وردنا منه بحرًا غُنِينَا أن نطيلَ بِه الرشاءَ

وقوله في مدح أبي الحسن بن خليف[4]:

كم بحر حرب قَطَعْتُم لجَّ زاخره بأنصل لججت بالخوض في اللجج

---

(1) ديوان بن قلاقس: 39، وينظر: المصدر نفسه: 65.

(2) ديوان ابن قلاقس: 83. الأوشال: المياه القليلة تتَحَلَّب من جبل أَو صخْرة. لسان العرب: (وشل).

(3) المصدر السابق: 9. الرِّشاء: حبل الدَّلوِ. لسان العرب: (رشا).

(4) المصدر نفسه: 23.

فالشاعر في الشواهد السابقة يوظف (البحر) بكل ما يرمز إليه من العظمة والسعة، تارةً للدلالة على هيبة الممدوح التي تجعل الملوك يتصاغرون أمامه، كما تتصاغر الأوشال (المياه القليلة) أمام البحر، وتارة أخرى للدلالة على سعة كرمه وسخائه، وتارة ثالثة للدلالة على عظم الحرب التي خاضها الممدوح وجيشه.

وقد يمزج الشاعر بين المعنيين -الحقيقي والمجازي- في صورة واحدة كقول ابن عنين يمدح السلطان طغتكين بن أيوب[1]:

وبحرٍ تبطَّنتُ الجواري بظهره ... فجبنَ وهنَّ المقرباتِ المناجبُ

إلى بحرِ جودٍ يخجلُ البحرَ كفُّهُ ... فقلْ عن أياديهِ فهنَّ العجائبُ

فـ(البحر) في البيت الأول هو البحر الحقيقي الذي تجري على ظهره الجواري (السفن)، وفي البيت الثاني يرد البحر مرةً بمعنى مجازي (إلى بحر جود= استعارة تصريحية للممدوح)، وأخرى صورة استعارية للبحر الحقيقي (يخجل البحرَ).

ومثل ذلك قول ابن قلاقس مخاطبًا الوزير ياسر[2]:

فيا أيها البحر الذي من هباته ... أعدد فيها أنتقي وأعددُ

أجرني من البحرِ الذَّي أنا صارم ... أجرد من مالي به حين أغمدُ

---

(1) المصدر نفسه: 36.

(2) المصدر نفسه: 30.

فـ(البحر) في البيت الأول مجاز إلى الوزير، الذي يستنجد به الشاعر من البحر الحقيقي (أجرني من البحر) الذي ابتلع كل أمواله التي جمعها في أثناء رحلاته بعيدًا عن وطنه.

وقد لا يستعمل الشاعر لفظة البحر مباشرة، ولكنه يستعمل ألفاظًا من لوازمه، كقول ابن قلاقس[1]:

ركبتُ إليه زاخرَ الموجِ طاميًا ... وعاصفة الهبات نكباء زعزعَا
وظامية تحت الشراعِ وإنْ أبى ... لهـا مُمْتَطِيهَـا أَنْ تفـارقَ مشرعَـا
تشققُ شيبِ المَـاءِ أبيض ناصعًا ... بِمثلِ الشَّبَابِ الغَضِّ أسود أسفعَا

فالألفاظ (زاخر الموج)، و(طاميا)، و(الشراع)، و(الماء)، كلها تدل على حضور البحر بوصفه الطريق التي سلكها الشاعر بما فيها من الأهوال والعواصف للوصول إلى الممدوح.

أو كما في قوله[2]:

أفـاضَ أبـو الـفـيـاضِ في نـوالـه ... ووسـعـت قـولي في نـداه فوسَّعا

فهو لم يذكر البحر ولكن الفعل (أفاض) يومئ إلى خصيصة من خصائص البحر، وهي الماء الغزير الذي يمتلئ به المكان فيفيض إلى خارجه.

ومهما يكن من أمر، فإن الحضور البارز للبحر ولوازمه –حقيقة أو مجازًا– في شعر الشعراء الوافدين إلى عدن، لا يمكن أن يفسر بمعزل عن

(1) ديوان ابن قلاقس: 64، المشرع أو المَشْرَعةُ: مَوْرِدُ الشاربةِ التي يَشْرَعُها الناس فيشربون منها ويَسْتَقُونَ. لسان العرب: (شرع).
(2) المصدر السابق: 63.

بيئة عدن البحرية، فإنْ لم يكن دخول الشعراء إلى عدن وخروجهم منها -فعلًا- عبر البحر، فإنَّ موقع عدن البحري كافٍ ليشكل عنصرًا جاذبًا للشعراء ليزوروها أو يستوطنوها، ومن ثَمَّ فإن تجارب الشعراء مع البحر على الصعيدين: النفسي والاجتماعي سرعان ما وجدت طريقها لتتحول إلى تجارب إبداعية داخلة في مسار الحركة الشعرية في عدن في المرحلة التاريخية المحددة.

الخاتمة

يتجلى من المبحثين السابقين أن الشعراء الوفدين إلى عدن في القرن السادس الهجري قد تركوا بصمات متفاوتة -كمًّا ووضوحًا- في الحركة الشعرية فيها، ويتجلى في الوقت ذاته تأثر هؤلاء الشعراء ببيئة عدن، بموقعها وشخصياتها وما جرى فيها من مواقف وأحداث.

فمن الزاوية الموضوعية كان إسهام الشعراء واضحًا في رفد المدونة الشعرية بعدد من قصائد المديح، التي حملت في طياتها إشارات تاريخية عن طبيعة الحياة السياسية والاجتماعية والثقافية في عدن في المرحلة المحددة، ثم جاء موضوع الحنين ليعكس جانبًا من التجارب الشعورية لدى الشعراء وقد غلبتهم أشواقهم إلى أحبابهم ومراتع صباهم في أوطانهم الأصلية، مفصحين عن مواقف انفعالية مختلفة -سلبًا وإيجابًا- من عدن بوصفها مكان هجرتهم، أما الموضوعات الشعرية الأخرى؛ كالمراسلات الشعرية، والشكوى، والنصح، وما شابه ذلك، فإن نماذجها قليلة، ومع ذلك استطاعت أن تعكس جوانب مختلفة من تفاعل الشعراء الوافدين مع بيئة عدن وسكانها وأحداثها.

أما من الزاوية الفنية فقد تجلى من الوقوف على الحقلين الدلاليين (الأعلام)، و(البحر)، من المعجم الشعري، أن تأثر الشعراء الوافدين كان واضحًا ببيئة عدن خاصة، واليمن عامة، من خلال ترديد أسماء لأماكن وشخصيات تتصل بتاريخ عدن واليمن، فضلًا عن تضمن المادة الشعرية استعمالًا لافتًا لمفردة (البحر) ولوازمها، الأمر الذي عكس تأثر الشعراء ببيئة عدن البحرية وسواحلها المشهورة.

المصادر والمراجع

1. الأعلام، خير الدين الزركلي الدمشقي، دار العلم للملايين، بيروت، ط15، أيار/ مايو 2002م.

2. الأيوبيون في اليمن- مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم، د. محمَّد عبد العال أحمد، الهيئة المصرية العامة للكتاب- فرع الإسكندرية، 1980م.

3. تاريخ الأدب العربي (3)- العصر العباسي الأول، د. شوقي ضيف، دار المعارف، القاهرة، ط16، 2004م.

4. تاريخ ثغر عدن وتراجم أعلامها، الإمام أبو عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد أبي مخرمة (ت947هـ)، اعتنى به: علي حسن علي عبدالحميد الحلبي الأثري، دار الجيل، بيروت، دار عمار، عمّان، ط2، 1408هـ/ 1987م.

5. تاريخ الدعوة الإسماعيلية، د. مصطفى غالب، دار الأندلس، بيروت، ط2، د.ت.

6. تاريخ المخلاف السليماني، محمَّد بن أحمد العقيلي، مطابع الرياض: المملكة العربية السعودية، ط3، 1410هـ/ 1998م.

7. تاريخ اليمن الفكري في العصر العباسي، أحمد بن محمَّد الشامي، دار الأندلس: بيروت، ط1، 1407هـ/ 1987م.

8. تاريخ اليمن المسمى: المفيد في أخبار صنعاء وزبيد وشعراء ملوكها وأعيانها وأدبائها، نجم الدين عمارة بن علي اليمني

(ت569هـ) تحقيق: محمَّد بن علي الأكوع، مطبعة العلم: صنعاء، ط3، 1399هـ/ 1979م.

9. تحليل الخطاب الشعري «استراتيجية التناص» د. محمد مفتاح، المركز الثقافي العربي؛ الدار البيضاء، ط3، 1992م.

10. التذكرة الحمدونية، بهاء الدين محمد بن حمدون البغدادي (ت562هـ)، دار صادر، بيروت، ط1، 1417هـ.

11. جمهرة الأمثال، أبو هلال العسكري (ت بعد395)، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، وعبد المجيد قطامش، دار الفكر، بيروت، ط2، 1988م.

12. خريدة القصر وجريدة العصر، العماد الأصبهاني الكاتب (ت597هـ):

13. (قسم شعراء بلاد الشام)، تحقيق: د. شكري فيصل، المطبعة الهاشمية: دمشق، 1964م.

14. (قسم شعراء مصر)، تحقيق: أحمد أمين وآخرَين، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر: القاهرة، 1959م.

15. (قسم شعراء المغرب)، تحقيق: محمد المرزوقي وآخرَين، ط3، الدار التونسية، 1986م.

16. ديوان ابن عنين، تحقيق: خليل مردم بك، دار صادر، بيروت، ط2، د. ت.

17. ديوان ابن قلاقس، راجعه وضبطه: خليل مطران، مطبعة الجوائب، مصر، 1323هـ/ 1905م.

18. ديوان امرئ القيس، تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم، سلسلة ذخائر العرب (24)، دار المعارف، القاهرة، ط5، د.ت.

19. ديـوان زهـير بـن أبي سـلمى، اعتنـى بـه وشرحـه: حمـدو طـمّاس، دار المعرفـة، بـيروت، ط2، 1426هـ/ 2005م.

20. ديـوان المبتدأ والخبر في تاريـخ العـرب والبربـر ومـن عاصرهـم مـن ذوي الشـأن الأكـبر، عبـد الرحمـن ابـن خلـدون (ت808هـ)، تحقيـق: خليـل شـحادة، دار الفكـر، بيروت، ط2، 1408هـ/ 1988م.

21. السـلوك في طبقـات العلـماء والملـوك، أبـو عبـدالله بهـاء الديـن الجَنَـدي (ت732هـ)، تحقيـق: محمـد بـن علي بـن الحسـين الأكـوع الحـوالي، مكتبة الإرشـاد، صنعـاء، ط2، 1995م.

22. السـمط الغـالي الثمـن في أخبـار الملـوك مـن الغـز باليمـن، الأمـير بـدر الديـن محمَّـد بـن حاتـم بـن أحمـد اليامـي (ت بعـد 702هـ) تحقيـق: ركس سـمث، جامعـة كمـبردج، د.ت.

23. شـعر إبراهيـم ناجـي دراسـة أسـلوبية بنائيـة، د. شرف سـعد الجيَّـار، الهيئـة المصريـة العامـة للكتـاب، ط1، 2008م.

24. شـعر ابـن عنـين- دراسـة فنيـة موضوعيـة، ميسر سـليم الشـورة، (رسـالة ماجسـتير)، كليـة الآداب، جامعـة مؤتـة، الأردن، 2004م.

25. صفـة بـلاد اليمـن ومكـة وبعـض الحجـاز، المسـماة تاريـخ المسـتبصر لابـن المجـاور، جمـال الديـن أبـو الفتـح بـن يعقـوب المعـروف بابـن المجـاور (ت690هـ)، اعتنـى بتصحيحهـا: أوسـكر لوفغريـن، منشـورات المدينة: صنعـاء، ط2، 1407هـ/ 1986م.

26. طبقـات فقهـاء اليمـن، عمـر بـن عـلي بـن سـمرة الجعـدي (ت587هـ) تحقيـق: فـؤاد سـيد، مطبعـة السـنة المحمَّديَّـة: القاهـرة، 1975م.

27. عـدن– دراسـة في أحوالهـا السياسـية والاقتصاديـة (476– 627هـ/ 1083–1229م)، د. محمَّـد كريـم إبراهيـم الشـمري، إصـدارات جامعة عـدن، ط2، 2004م.
28. العقـد الفاخـر الحسـن في طبقـات أكابـر أهـل اليمـن، وهـو طـراز أعـلام الزمـن في طبقـات أعيـان اليمـن، الإمـام أبـو الحسـن عـلي بـن الحسـن الخزرجـي (ت812هـ)، تحقيـق ودراسـة: عبـدالله بـن قائـد العبـادي وآخَرِيـن، الجيـل الجديـد نـاشرون، صنعـاء، ط1، 1430هـ/ 2009م.
29. غايـة الأمـاني في أخبـار القطـر اليـماني، يحيـى بـن الحسـين بـن القاسـم (ت1100هـ)، تحقيـق: د. سـعيد عبـد الفتـاح عاشـور، دار الكاتـب العـربي: القاهـرة، 1388هـ/ 1968م.
30. قـرة العيـون بأخبـار اليمـن الميمـون، عبـد الرحمـن بـن عـلي الديبـع الشـيباني (ت944هـ) تحقيـق: محمَّـد بـن علي الأكـوع، مـكان الطبـع غير معـروف، ط2، 1409هـ/ 1988م.
31. لسـان العـرب، أبـو الفضـل جمـال الديـن محمَّـد بـن مكـرم بـن منظـور (ت711هـ) دار صـادر: بـيروت، ط3، 1414هـ/ 1994م.
32. معجـم الأدبـاء أو إرشـاد الأريـب إلى معرفـة الأديـب، أبو عبـد الله ياقوت الحمـويّ (ت626هـ)، تحقيـق: إحسـان عبـاس، دار الغـرب الإسـلامي، بيروت، ط1، 1414هـ/ 1993م.
33. معجـم البلـدان، ياقـوت بـن عبـد الله الحمـوي (ت626هـ)، دار صـادر، بـيروت، ط2، 1995م.
34. هديـة الزمـن في أخبـار ملـوك لحـج وعـدن، أحمـد فضـل بـن عـلي محسـن العبـدلي، دار العـودة: بـيروت، ط2، 1400هـ/ 1980م.

35. الـوافي بالوفيـات، صـلاح الديـن خليـل بن أيبـك الصفـدي (ت764هـ)، تحقيـق: أحمـد الأرنـاؤوط، وتركـي مصطفـى، دار إحياء الـتراث، بيروت، 1420هـ/ 2000م.

36. وفيـات الأعيـان وأنبـاء أبنـاء الزمـان، أبـو العبـاس شـمس الديـن ابـن خلـكان(ت681هـ)،تحقيـق:إحسـانعبـاس،دارصـادر،بـيروت،د.ت.

37. اليمـن في ظـل الإسـلام– منـذ فجـره حتـى قيـام دولـة بنـي رسـول، د. عصـام عبـد الـرؤوف الفقـي، دار الفكـر العـربي، ط1، 1982م.

ملامح من النشاط البشري في عدن وبعض محمياتها
(دراسة من خلال كتابات الرَّحالة الأجانب)

د. حسين أبوبكر العيدروس

ملخص:

بحكم الموقع الاستراتيجي الـمُهم والمتميز لمدينة عدن وميناءها القديم، ونظرًا للأهمية البالغة التي اكتسبتها المنتجات اليمنية منذ عصور ما قبل الإسلام، والمتمثلة في البخور واللُّبَان أولًا، ثم البُن لاحقًا، فقد جعل الشعوب المجاورة تنظر إليها بنظرة خاصة، وتتوق إلى السيطرة عليها لتحظى بخيراتها، وتتحكم في تجارة العالم القديم التي استمرت حتى العصر الإسلامي.

شهدت هذه الأرض نشاطًا بشريًا كبيرًا ودؤوبًا، ومع بروز الصراعات الدولية منذ العصور الوسطى وحتى العصر الحديث، تسابقت على بسط نفوذها كل من الهند وبريطانيا، فسيطرت الأولى عبر تجارة شركة الهند الشرقية، وكادت عدن أن تكون هندية من جميع النواحي، ثم بسطت بريطانيا عليها بقوة السلاح واستعمرتها، وتوسعت في مناطق الجنوب وجعلتها محميات لها. وخلال هذه المدة تسابق الرحالة إلى (الجنوب العربي)، سواءً عبر ميناء عدن أو عبر صحراء الربع الخالي لاستكشافها وكتابة التقارير عن أوضاعها، وسجل هؤلاء الرحالة مذكراتهم، فظهر بعضها مفصلًا، يشرح الحياة العامة بكل جوانبها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، وربما دوَّن بعضها شيئًا من حياة بعض الأسر الخاصة، ووثق للعادات والتقاليد والعمران والصناعات التقليدية والحرفية

والأنشطة الثقافية والتعليمية وغيرها. وكانت تلك المعلومات على قدر كبير من الأهمية، ولولا تلك المعلومات لما عَرَفنا شيئًا كثيرًا عن تلك المرحلة وتفاصيلها.

كلمات مفتاحيَّة: عدن، المحميات الشرقية، الرَّحالة الأجانب، النشاط البشري.

مدخل:

احتلت عدن التي يُسمِّيها البريطاني (هارولد جاكوب) حَسْنَاء الشرق[1]، موقعًا مرموقًا بين المناطق التي كانت هدفًا للرحالة الأجانب في مختلف المراحل التاريخية، وذلك بفضل موقعها الاستراتيجي الـمُهم، بالإضافة إلى كونها بوابة اليمن البحرية الأولى، فمعظم السفن القادمة عبر البحر العربي أو عبر البحر الأحمر، كانت تتجه نحو عدن وتقصدها. وكان أقدم ذِكر لعدن ورد في كتاب الطواف في البحر الأحمر، (أيدموند بلاد العرب)[2]، أو الطواف حول البحر الإرتيري[3]، وهو كتاب أو (دليل) لتاجر يوناني من أصل مصري مجهول الاسم[4]، قدَّم معلومات مُهمة.

(1) هارولد. ف، يعقوب. ك. س. آي: ملوك شبه الجزيرة العربية، ترجمة: أحمد المضواحي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، دار العودة، بيروت، 1983م، ص346.

(2) مؤلف مجهول: الطواف في البحر الأحمر، ترجمة وتعليق: حسين علي الحبيشي، نجيب عبدالرحمن شميري، طبعة 1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن 2004م، ص27.

(3) The Periplus Maris Erythraei, text With: Casson, Lionel 1989 Introduction, Translation, and Commentary, Published by Princeton University Press, Pp 11, 12.

(4) الشيبة، عبدالله حسن: محاولات تاريخ كتاب (دليل البحر الإرتيري)، مجلة دراسات يمنية، العدد 43، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1988م، ص109.

ولما تزايد عدد الرَّحَالة القادمين إلى عدن، سَواء بقصد العمل أو الزيارة أو الاستطلاع لدواعي مختلفة، منها العلمية، السياسية، والعسكرية أو بمعنى أدق (الاستخباراتية)، فكانت هذه الرحلات تأتي في شكل زيارات جماعية، وعلى شكل فرق أو بعثات علمية، أو بشكل فردي أو ثنائي، ومع تزايد انتشار التقارير التي كانوا يقدمونها للجهات التي كانت تبعث بهم، زاد الحماس لدى الكثير لخوض هذا المضمار، فكانت المعلومات التي يتم تدوينها في هذه التقارير غزيرة إلى حد كبير، وربما تجاوزت ما كان مطلوبًا منهم؛ فكانوا يرصدون كل شاردة وواردة،حتى إنها شملت معلومات عن الحياة الاجتماعية، والدينية، والاقتصادية، والسياسية، بتفاصيل تختلف من شخص إلى آخر، تبعًا للمهمة التي يقوم بها، وتبعًا لاهتماماته وميوله الخاصة، وما هيأت له الظروف خلافًا على غيره.

يفضل الباحث التركيز على النشاط البشري بما فيه من مواضيع ترصد مجالات من الحياة اليومية، مثل العادات والتقاليد، مثل عادات الزواج والولادة وغيرها وما يقومون به في المناسبات مثل الأعياد ورمضان، والإشارة إلى بعض الصناعات التقليدية، التي كانت مصدر دخل مُهم للفرد في عدن والمحميات، فقد استمر القليل منها إلى وقت قريب، وانقضى بعضها الآخر، بالإضافة إلى وجود بعض الأوصاف المقتضبة عن العُمران في المدن والقرى، ووصف أنماط البناء وأساليبه التي نجدها متفرقة بين صفحات التقارير. ويصف بعضهم وصفًا عامًا للجبال، والبحر، والميناء، والهواء، والأسواق، والمواد التي تباع فيها وأوقات البيع وما إلى ذلك. إن أهمية هذه المعلومات تكمن في اختفاء الكثير منها على أرض الواقع، وتغير الكثير من ملامح بعضها. ومع كل هذا فإن كثيرًا من

هؤلاء الرحالة أو المقيمين الدبلوماسيين في عدن، لم يسجلوا لنا تفاصيل ما شاهدوه، ونذكر مارين على عجل على الرحالة الذين لم يتسنَ لهم تدوين أو نشر مذكراتهم، أو لم تصلنا حتى اللحظة أعمالهم المكتوبة أو المترجمة.

من الصعوبة بمكان حصر جميع كتابات الرحالة الأجانب الذين وصلوا إلى عدن أو بعض محمياتها الشرقية ضمن هذه الدراسة، إلا أننا سنأخذ نماذج رأت كتاباتهم وتقاريرهم النور. وبتتبع كتابات هؤلاء المستشرقين، نجد أن مستويات ملاحظاتهم وكتاباتهم للتقارير تختلف من حيث الصياغة والأساليب الأدبية، إلا أنها تتقارب وتتشابه من حيث إجماعهم على تسجيل معلومات متنوعة، سواء كانت في تقارير أو مقالات، ولم تقتصر كتابات بعضهم على ما هو مطلوب منه، أو ما كُلِّفَ به؛ بل وألف بعضهم مجموعة من الكتب عن رحلاتهم لليمن، منها ما اختص بمناطق بعينها، كما أن بعضهم كان دقيقًا في وصف كل ما يشاهده لدرجة الإسهاب في تفاصيل خاصة جدًا. ويبدو أن بعضهم قد عشق المناطق التي زارها عشقًا حقيقيًا، كما هو واضح في كتابات بعضهم.

رحَّالة وصلوا إلى عدن أو عبرها

من أقدم الرحالة الفرنسيين الذين وصلوا إلى أرض اليمن الراهب الدومينيكي (غليوم آدم)، الذي تمكن من مُسايرة حدود شبه الجزيرة العربية، وتوجه فعلًا إلى هرمز ومنها إلى عدن، حيث مكث سنتي 1313م و 1314م، وجلس تسعة أشهر في سُقطرى[1]. إلا أننا لم نظفر بتفاصيل كتاباته أو ملاحظاته، وكان (لود فيكودي دي فارتيما) في حوالي سنة

(1) بيرين، جاكلين: المرجع السابق، ص38.

1509م، قد وصل هو الآخر إلى عدن، وقد وصفها بالقول: «إنها أشد مدينة تحصينًا رآها في حياته، ترتفع الجبال على جانبيها، والأسوار على الجانبين الآخرين منها، تشرف عليها خمس قلاع، ويقدر سكانها بخمسة أو ستة آلاف بيت، وترسو السفن في مينائها في أسفل أحد الجبال، ويرتفع في أعلى هذا الجبل حصن منيع، والحر فيها شديد إلى درجة أن السوق تقام فيها في الساعة الثانية بعد منتصف الليل، والسفن التي تأتيها من بلاد الهند، والحبشة، وبلاد فارس[1].

أما (جون جوردايـن) الوكيل التجاري الرئيس لسفن شركة الهند الشرقية، التي وصلت إلى عدن في سنة 1609م. يصف عدن بأنها: «مكان حصين ممتنع، وأنها محاطة بسور ذي أبواب ثلاثة مغلقة، جعل الباب الأكثر تعرضًا من بينها للغزوات من القلز، وهو سهل الإنزال عند الطلب. وتحيط بالميناء جبال تعلوها قلاع، ومراكز مراقبة، وتحميه من جهة البحر جزيرة شاهقة تقع على مرمى بندقية من المدينة، أقيم عليها حصن منيع يتعذر افتتاحه إلا إذا نفدت منه المؤن، لأن موقعه يجعله حصينًا، فهو جبل أشبه بالقلعة الجبارة». ويستطرد (جون جوردايـن) عن النشاط التجاري بالقول: «أما عدن ففي تأخر تجاري، لا تأتيها في السنة إلا سفينتان أو ثلاث من بلاد الهند أو من الخليج العربي، تقترب من ساحلها لبيع الخام، والعمائم، والمنسوجات القطنية، ثم تعود محملة بالصمغ العربي، والبخور، والصبر، والفوه». ثم يأتي المؤرخ اليسوعي (مانوئيل دي آلميدا) سنة 1633م، الذي سيق من عدن إلى خنفر ولحج. ومما يلفت النظر فيما كتبه، تأخر عدن وتدهورها، التي رأى فيها مقابل كل

(1) بيرين، جاكلين: المرجع السابق، ص47، 48.

اثني عشر أو خمسة عشر بيتًا خربًا بيتًا واحدًا قائماً. ولم يكن ذلك نتيجة للحصار الذي فرضه البرتغاليون فحسب؛ إذ لم يكن هذا الحصار ذا أثر كافٍ لينشر الخراب في عدن، بل لازدهار ميناء المخا أيضًا[1].

الرحالة الألماني (أولريخ زيت سن) الذي شد رحاله في 13 يونيو 1802م إلى شبه الجزيرة العربية والأراضي اليمنية[2]، زار مكة والمدينة المنورة متخفيًا في زي رجل مُسلم كي يتسنى له دخول الأراضي المقدسة، وكان قد وصل إلى اليمن، مسافرًا إليه، وذلك عن طريق البحر الأحمر على باخرة شراعية كانت تحمل بعض الحجاج اليمنيين العائدين إلى أرض الوطن[3].ومن أبرز ما كتبه ملاحظاته عن (الحملة الوهابية)، ويقول على لسان رفيقه المحلي عبدالله الذي استأجره ليرافقه إلى حضرموت، فيقول: «هناك قافلة كبيرة للوهابيين يحرسها مائة فارس متوجهة إلى حضرموت، ويكره مطلقًا مرافقتها»[4]. و(السير برنارد رايلي)[5] الذي ألَّف كتابًا عن

(1) بيرين، جاكلين: المرجع السابق، ص64- 74.

(2) الصائدي، أحمد قائد: رحلة العالم الألماني (أولريخ زيت سن) وأثرها في إرساء قواعد علم السبئيات اليمنية في أوربا القرن التاسع عشر، مجلة الإكليل، العددان 31، 32، وزارة الثقافة، صنعاء، 2008م، ص175- 189.

(3) الصائدي، أحمد قائد: المرجع السابق، ص182، 183.

(4) الصائدي، أحمد قائد: المرجع نفسه، ص183.

(5) السير برنارد رايلي: كان منصبه حاكماً لمستعمرة ومَحميَّة عدن- الغربية والشرقية معًا، كان عام 1931م آخر مُقيم (حاكم) لعدن في ظل ولاية بومباي، وفي 1932- 1937م المُفوض السَّامي الوحيد (لعدن) في ظل حكومة الهند، وفي المدة من 1937 إلى 1941م أول والي في ظل وزارة المستعمرات بعد أن فُصِلَت عن الهند وأصبحت مُستعمرة تابعة للتاج البريطاني مُباشرة. راجع: (كتابات في تاريخ اليمن المعاصر «عدن واليمن»، تأليف السير برنارد رايلي، عرض وتقديم: حامد جامع، مجلة المنارة، العدد الأول، اتحاد الأدباء والكتاب اليمنيين، عدن، أبريل 1988م، ص142- 151).

عدن واليمن في عهد الاستعمار البريطاني، ونُشر في لندن عام 1960م[1]. ثم أقدمهم (ماركو بولو)[2]، والبعثة الدنماركية[3] التي وصلت عبر ميناء اللُّحية في كانون الأول سنة 1762م، التي تحمل (خمسة أعضاء) من بين أعضائها الدنماركي (فون هافن)[4]، والعالم السُويدي (بيتر فورسكال)[5]، والدنماركي (كارستن نيبور)[6]، وهو الوحيد الذي بقي على قيد الحياة من ضمن بعثته العلمية التي عدَّت أهم بعثة علمية زارت اليمن حتى

(1) جامع، حامد: المرجع السابق، ص142.

(2) الرحالة (ماركو بولو) الذي زار الشرق الأوسط، ووصفه وصفًا دقيقًا، في كتابه الذي أَلَّفه وهو في السجن سنة 1298م، وسمَّاه كتاب (تقاسيم العالم)، لم يزر الجزيرة العربية، ولكنه سمع بها، مما يضعف من قيمة كلامه، ويحمل الناقد على الطعن في كلامه، إذ لا يتحلى المشاهدة العينية، ولذا فإن كلامه عن عدن، والشحر، وظفار، وسقطرى، وبغداد، والموصل، والبصرة له قيمة تاريخية أكيدة، فقد كانت رحلته حوالي أربعة وعشرين عامًا، من سنة (1271 - 1295م).. راجع: شلحد، يوسف: الجزيرة العربية كما وصفها الرحالة ماركو بولو، مجلة دراسات يمنية، العدد 34، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1988م، ص249.

(3) هانسن، توركيل: من كوبنهاجن إلى صنعاء، ترجمة: محمد أحمد الرعدي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، دار العودة، بيروت، 1983م.

(4) البروفيسور فريدريك كريستيان فون هافن: متخصص في اللغات. راجع: هانس، توركيل: المرجع السابق، ص23.

(5) البروفيسور بيتر فورسكال: عالم نبات وفيزيائي. راجع: هانس، توركيل: المرجع نفسه، ص23.

(6) المهندس الملازم كارستن نيبور: عالم في الرياضيات والفلك. راجع: هانس، توركيل. المرجع نفسه، ص23؛ جاكلين بيرين: المرجع السابق، ص146.

ذلك الحين[1]، إلا أنهم لم يزوروا المناطق الجنوبية من اليمن، ولكنه أشار فقط إلى ميناء عدن في سياق حديثه عن تصدير البُن[2]، ثم أشار إلى ميناء الشحر ضمن الموانئ التي تصدر البخور والصبر... وأمام هذا الإقبال على القهوة رأى بعض التجار من (سان مالو) أن استيراد البُن من الموانئ اليمنية بدلًا من شرائه من أسواق القاهرة يعود عليهم بأرباح أكبر، لهذا جهزوا مركبين شراعيين كل واحد منهما يحمل خمسين مدفعًا. وأبحرت السفينتان ووصلتا إلى عدن في الثامن عشر من كانون الأول سنة 1708م، وكانت عدن يومئذ خاضعة لحكم إمام اليمن المهدي لدين الله محمد بن أحمد (صاحب المواهب)[3].

لقد سجل (نيبور) ملاحظة تشير إلى شكل من أشكال الحركة التجارية الداخلية في اليمن بين موانئ حضرموت، وموانئ تهامة، وعدن، حيث كان التجار الحضارمة يجلبون الأقمشة والمفارش والجنابي إلى موانئ مملكة الإمام، وما يلبث أن يعود (نيبور) ليقول: إن «ميناء عدن وهو ميناء ممتاز، إلا أن علاقة حاكم عدن بجيرانه سيئة مما أدى إلى عدم وجود حركة تجارية نشطة، ومع ذلك فلا يزال البُن الآتي من يافع وقعطبة يصدر من

(1) Niebuhr, Carsten BVA- Beschreibung von Arabien, Kopenhagen, 1772 (Nachdruck: Graz, 1968).؛ الصائدي، أحمد قائد: المادة التاريخية في كتابات نيبور عن اليمن، الحياة الاقتصادية، مجلة دراسات يمنية، العدد 35، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1989م، ص49- 89.

ماكرو، اريك: اليمن والغرب، ترجمة: حسين عبدالله العمري، (د. م)، 1987م.

(2) الصائدي، أحمد قائد: المرجع السابق، ص68، 69.

(3) شلحد، يوسف: وفد فرنسي يزور الإمام المهدي، مجلة دراسات يمنية، العدد 18، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1984م، ص68.

هـذا الميناء»[1]. وكان (ولستد) قد زار عدن سنة 1835م ووصف رحلته إلى خارجها عبر الخُسَاف بأنه: «مشى بين عدد من الخرائب في وادٍ فسيح يمتد في اتجاه شمالي غربي»[2]. ثم الرحالة (جوزيف هاليفي) 1871م في أثناء رحلته إلى اليمن يقول (هاليفي): «تعتبر مدينة عدن النقطة الوحيدة في شبه الجزيرة العربية التي لها اتصال منتظم بأوروبا، لذلك اتخذتها نقطة انطلاق للتعرف على البلاد»[3]. ثم أبحر نحو جنوبي إفريقية[4]، ولا نعلم تفاصيل مكوثه في عدن كل هذه المدَّة.

الرحالة الألماني (هرمن بورخاردت)[5]، الذي قام برحلتين إلى اليمن، كانت رحلته الأخيرة التي انتهت بمقتله في عام 1909م، وزار خلالها معظم المناطق الشمالية من اليمن، وزار عدن والحوطة عاصمة لحج. إلا أن مذكراته تتوقف عند دخوله عدن التي يصف طريقها عبر ضاحية الشيخ عثمان الجميلة، التي وصلها بعد ثلاث ساعات ونصف من مبنى حراسة، مكتوب عليه (الشرطة البريطانية)[6]. ويصف ميناء عدن بقوله: «وكذلك بعد أن أصبحت عدن ميناءً حرًا مزدهرًا، تحت الحكم البريطاني»...

(1) الصائدي، أحمد قائد: المرجع السابق، ص70، 79.

(2) Wellested, J. Travels in Arabia, Vol II, Austria. 1078, P. 401.

(3) هاليفي، جوزيف: تقرير حول بعثة أثرية إلى اليمن، ترجمة: منير عربش، راجعه: علي محمد زيد، (ضمن كتاب: رؤية اليمن بين حبشوش وهاليفي)، الطبعة الأولى، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1992م، ص144.

(4) بيرين، جاكلين: اكتشاف جزيرة العرب، خمسة قرون من المغامرة والعِلم، ترجمة: قدري قلعجي، تقديم: حمد الجاسر، دار الكاتب العربي، بيروت، (د. ت)، ص25.

(5) الصائدي، أحمد قائد: الرحالة الألماني هومن بورخاردت، مجلة الإكليل، العددان 37، 38، وزارة الثقافة، صنعاء، 2010م، ص74- 100.

(6) الصائدي، أحمد قائد: المرجع السابق، ص85.

«ولم يعد يأتي إلى الحديدة، ميناء اليمن الوحيد، إلا بعض السفن التجارية، التابعة لخط المواصلات المصري في البحر الأحمر، وبعض سفن النقل التجارية التركية، إضافة إلى سفن بخارية محلية صغيرة، تأتي من عدن»[1].

في 19 يناير 1839م احتل القبطان (ستافورد بتيزوورث هينز) – وهو أحد قباطنة الأسطول البريطاني – مدينة عدن باعتباره ممثلاً لجلالة الملكة (فكتوريا)، وكانت المدينة وقتذاك تابعة لسلطان لحج الذي كانت عاصمته تقع على بُعد عدة أميال إلى الشمال من عدن، ومنذ ذلك الحين حكم البريطانيون عدن كمستعمرة. وبعد ذلك بسطوا نفوذهم على المناطق الداخلية من خلال الحماية[2]. لهذا كانت عدن وستظل نافذة اليمن على العالم الخارجي، فهي تقع على مقربة من المحيط الهندي، وتتصل بالبحر الأحمر، مما جعل موقعها مميزًا من الناحية الاستراتيجية، وعلى وجه الخصوص الملاحة البحرية الدولية، كما يتميز ميناء عدن بموقعه الطبيعي الذي يحجبها عن الرياح والعواصف، مما جعل هذه المدينة موضع اهتمام الأوربيين لمكانتها الجيوستراتيجية منذ مطلع العصر الحديث، فقد تنافس البرتغاليون والهولنديون عليها لاسيما أنه كان للألمان والإيطاليين طموحات كبيرة في السيطرة على البحر الأحمر، ومضيق باب المندب، والاستيلاء عليها، إلا أن الأمر حُسِم بصورة نهائية لصالح البريطانيين[3].

---

(1) الصائدي، أحمد قائد: المرجع نفسه، ص77.

(2) إنجرامز، دورين: أيامي في الجزيرة العربية، حضرموت وجنوب الجزيرة 1934-1944م، ترجمة: نجيب سعيد باوزير، طبعة 1، مكتبة الصالحية للنشر والتوزيع، غيل باوزير، حضرموت، 2011م، ص23.

(3) ريمي، أسماء أحمد: المرأة العدنية في الحياة الاجتماعية، والثقافية، والاقتصادية، والسياسية في الفترة من عام 1937- 1967م، مجلة سبأ، العدد 8، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة عدن، ديسمبر 1999م، ص112.

كان يتردد عليها المسافرون من الهند إلى مصر[1]، ففي أواخر القرن العاشر، وفي القرن الحادي عشر حدثت «النهضة» التدريجية لتجارة المرور الخاصة بمصر عن طريق اليمن مع الهند ولعلاقاتها مع اليمن ذاتها. وساعدت على ذلك طبعًا، الروابط السياسية للصليحيين مع الفاطميين، ولكن أمرًا آخر كان أكثر أهمية، فإن انشقاق العالم الإسلامي إلى الغرب الفاطمي الشيعي، والشرق السلجوقي السني قطع مصر عن الطرق التجارية الشرقية، وأصبحت اليمن من جديد بوابة تؤدي إلى الهند، وبدأ ازدهار المدن الساحلية، وبالمقام الأول عدن والشحر والمخا[2]. وبسبب إعلان أمريكا الحرب على بريطانيا (1227هـ/ 1812م)، تعرقلت التجارة في البحر الأحمر وبحر العرب، لكنها عادت إلى الانتعاش مرة ثانية بعد نحو سبع سنوات. بيد أن الأمريكان بعد ذلك «لم يتركوا مجالًا كبيرًا للبريطانيين ليشاركوا مشاركة ذات بال عند تجار المخا..». وتعقدت خلال ذلك وبعده المصالح العالمية، وكانت بريطانيا الاستعمارية كإحدى القوى الكبرى تسعى جاهدة لحماية مصالحها في الهند والشرق، بالسيطرة على موانئ البحر الأحمر والخليج العربي، لاسيما بعد أن احتلت منافستها الأخرى فرنسا الجزائر عام 1830م. وأرسلت بريطانيا القبطان (هينز) من قبل حكومة بومباي عام 1834م لدراسة المواقع التي تصلح محطات لتزويد السفن بالوقود في خليج عدن، والقيام بمسح ساحل حضرموت.

(1) مؤلف مجهول: المرجع السابق، ص27.

(2) بيتروفسكي، م، ب: اليمن قبل الإسلام والقرون الأولى للهجرة، القرن الرابع حتى العاشر الميلادي، تعريب: محمد الشعيبي، طبعة 1، دار العودة بيروت، 1987م، ص116.

وأكد تقرير (هينز) «على ضرورة استيلاء بريطانيا على عدن بسرعة، ليس فقط لإحباط خطط والي مصر، بل أيضًا لتثبيت وجود بريطانيا في عدن كمركز تجاري، ومحطة لتزويد السفن التجارية الجديدة التي تسافر بين الهند والسويس بالوقود»[1].

وبسبب وجود أعداد كبيرة من الهنود في عدن؛ فقد لفت هذا الأمر انتباه بعض الرحالة الأجانب الذين كتبوا عنها، إذ يُشير الإيطالي (مانزوني) إلى وجود جاليات مثل البنيان أو الهندوس[2]، والصومال واليهود. ويرى آخرون أن بعض هذه الجاليات كانت في انعزال تام، ولم تستطع الاندماج الاجتماعي بالسكان[3].

وبعد منتصف القرن التاسع عشر قام بعض علماء الروس برحلات إلى شبه جزيرة العرب، منهم (سكالوفسكي) ما بين عامي 1869- 1872م، الذي أصدر كتابًا عن الوضع السياسي والتجاري لمدينة عدن بعد زيارته لموانئ البحر الأحمر، وجزيرة بريم وباب المندب[4].

ويصف (ماركو بولو) عدن ومرسى السفن فيها، فيقول: ولِعَدَن مَرْسَى تقصده مراكب الهند موقرة بالبضائع، ويقوم التجار بنقل هذه

(1) العمري، حسين عبدالله: عدن بين محوري طموحات محمد علي وأطماع الاستعمار البريطاني، مجلة دراسات يمنية، العدد 17، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1984م، ص41- 43.

(2) مانزوني، رينزو: المرجع السابق، ص26.

(3) ريمي، أسماء أحمد: المرجع السابق، ص113، 114.

(4) بيتروفسكي، م، ب: المرجع السابق، ص27.

البضائع على سفن صغيرة إلى مرسى على مسافة سبعة أيام[1]. وهنا تُحمَل البضائع على الجِمَال، وهي تسير بها ثلاثين يومًا أو أكثر إلى النهر الذي يصب في الإسكندرية...، ومن مرسى عدن تُبحر أيضًا المراكب حاملة أصناف السلع إلى جزر الهند. وأعلموا أن لسلطان عدن رسومًا على السفن التي تذهب إلى الهند، أو تعود منها حاملة شتى البضائع[2].

في نهاية شهر سبتمبر من عام 1924م، اقتنع (فيلبي) وصديقه الرحالة (روزيتا فوربس) اللورد (برنهام) بدعمهما للقيام برحلة لاجتياز صحراء الربع الخالي من الجنوب، واتفقا على اللقاء سرًّا في أحد موانئ جنوب الخليج العربي. وفي الطريق أصيب (فيلبي) بالدَوسنتاريا وبعض المضاعفات الصحية نتيجة لحقنه بإبرة ملوثة، وتوقف في عدن للعلاج في مستشفياتها، وهناك انضمت إليه (روزيتا)، لكنهما لم يسافرا نتيجة لرفض طلبهما من قبل السلطات البريطانية[3].

قام (فان در ميولن) بعدد من الرحلات إلى جنوب شبه الجزيرة العربية خلال المدة من 1931- 1939م، ورغم مروره عبر عدن، إلا أن وجهته الرئيسة كانت إلى حضرموت. وصف رحلته الأولى في كتابه الذي حمل عنوان (حضرموت إزاحة النقاب عن بعض غموضها)[4]، وقد صدر

(1) ربما حدث شيء من الخلط لدى ماركو بولو، وهو يقصد ميناء موزع أو المخا وليس ميناء عدن.

(2) شلحد، يوسف: المرجع السابق، ص253.

(3) عمشوش، مسعود: المستكشف هاري سانت جون فيلبي ورحلته إلى حضرموت، دار جامعة عدن، 2012م، ص19.

(4) ميولن، فان در: رحلة في جنوب شبه الجزيرة العربية ، ترجمة وتقديم وتعليق: محمد سعيد القدال، طبعة 1، كلية الآداب، جامعة عدن، 1999م، ص17.

لاحقًا مترجمًا عـن جامعـة عـدن[1]. وعندمـا أراد (ميولـن) ورفاقـه العـودة مـن حضرمـوت إلى عـدن، عـبر المناطـق الجبليـة التـي يصفهـا بـ(منطقـة عـدن الخلفيـة)، التـي يصـف قبائلهـا بتعصبهـا الشـديد ضـد الأجانـب، وبخشـونتها، وبطباعهـا القتاليـة الشرسـة. وعـاد لزيـارة عـدن مـرة أخـرى برفقـة صديقـه الألمـاني (هيرمـان فـون فيسـمان)، و(فـون فاسيلفسـكي)، وزوجـة (فـون فيسـمان) الدكتـورة (باتينـا)[2].

وبعـد أن أمـضى (هارولـد) و(دوريـن إنجرامـز)[3] مـدة قصـيرة في عـدن، كلفهـما الحاكـم بعمـل دراسـة اسـتطلاعية عـن حضرمـوت التـي (كانـت في ذلـك الوقـت جـزءًا مـن محميـة عـدن). وتنفيـذًا لهـذا التكليـف غـادرا عـدن في 29 أكتوبـر مـن عـام 1934م متجهـين إلى المكلا[4].كانـت (دوريـن) كاتبـة بارعـة دقيقـة في وصفهـا لمـا تشـاهده، تليهـا في هـذه الميـزة البريطانيـة (فريـا سـتارك)، ثـم الهولنـدي (فـان در ميولـن)، ثـم الإيطـالي (رنـزو مانـزوني)، ثـم الألمـاني (هانـز هوليفريتـس)، وهـم أكثـر مـن سـجلوا ملاحظاتهـم الدقيقـة

(1) ميولن، فان در: حضرموت، كشف النقاب عن بعض غموضها، ترجمة الدكتور محمد سعيد القدال، دار جامعة عدن بالتعاون مع سفارة مملكة هولندا بصنعاء، 1998م.

(2) ميولن، فان در: المرجع السابق 1999، ص17، 18، 19.

(3) في كتابها: (أيامي في الجزيرة العربية) تتناول (دورين إنجرامز) بتفاصيل دقيقة الكثير من ملامح الحياة الاجتماعية والاقتصادية، وتروي الكثير من التفاصيل عن بعض الأسر التي عاشت بينهم، خصوصًا أسرة آل الكاف في كل من تريم وسيئون بحضرموت، وتذكر أسماء الأشخاص رجالًا ونساءً وأطفالًا، وعاداتهم اليومية و في المناسبات. كما توثق أيضًا لبعض التفاصيل عن العلاقات الاجتماعية في العاصمة عدن، من خلال معرفتها ببعض الأسر التي تعاملت معهم.

(4) إنجرامز، دورين: المرجع السابق، ص13.

عن جوانب مختلفة من الحياة العامة في عدن وحضرموت ومناطق أخرى من اليمن.

وتصف الطبيبة الفرنسية (كلودي فايان) في أثناء مرورها عدن في طريقها إلى صنعاء في يناير سنة 1951م، تصف بعض جوانب من الحياة العامة في عدن، وتقول واصفة مدينة كريتر: «المدينة القديمة التي تشويها الشمس، والواقعة في تجويف بركان منطفئ».. ثم تستطرد بالحديث إلى أن تصل إلى وصف بيوت الأوربيين في عدن، فتقول: «استقبلت في عدن استقبالًا حافلًا في بيوت الأوربيين الجميلة، وعلى موائدهم السخية ومآدبهم الدسمة، ولكن اليمن هنا تبدو أقل جاذبية وخيالًا»[1].

توثيق الرَّحالة للعُمرَان

لاشك أن العمران يختلف من منطقة إلى أخرى، فهو يعكس هوية كل شعب كما يعكس طبيعة كل منطقة وما يتوفر بها من مواد للبناء، فبعض المناطق تستخدم الطين (الطوب اللَّبِنْ) في حين تستخدم أخرى الحجارة، وأخرى تستخدم الأخشاب وغيرها. كما أن طابع البناء والإضافات الجمالية عليه تختلف من منطقة إلى أخرى.

يصف لنا (مانزوني) مشاهدته من جبل حديد لقناة المياه التي يتم عبرها نقل الماء من الشيخ عثمان إلى الخور، وهي قناة مبنية من الحجارة، تنقل إلى عدن الماء العذب القراح المستخرج من آبار الشيخ عثمان، ويصف كذلك طريقة استخراج المياه في ذلك الوقت بواسطة المضخات لريِّ

(1) فايان، كلودي: المرجع السابق، ص36، 37.

البساتين، واستخدام البرك الكبيرة للمياه. ويستطرد (مانزوني) في وصف بعض المباني في الشيخ عثمان، حيث يصف دار حسن علي بك -وكيل رسمي لتركيا ومصر/ مقيم في عدن-، وداره في الشيخ عثمان دار دائمة للترحيب والاستضافة اللائقة، وهي من تلك البيوت المربعة الجميلة، المؤلفة من غرف واسعة ومريحة، ذات فناء واسع في الطابق الأرضي، ولها شرفة بالطابق العلوي، وتتوسطها حديقة رائعة. ثم يصف لنا قبر الحاكم «الشيخ والحاج عثمان»، الموجود داخل مسجد صغير فقير الحال، ذي شكل مربع ودون قبة، مُحاذٍ لبيوت شبه مهدومة في السنوات الأخيرة، أضيف شيئًا فشيئًا إلى الأكواخ القليلة المُبعثرة للمقهويين أو بائعي القهوة العربية، القليل من البيوت حتى تشكلت قرية صغيرة مؤلفة من حوالي مائتي نسمة. كل هذه البيوت مبنية من قوالب اللبن الطيني المجفف بالشمس، باستثناء دار حسن علي بك ومشفى الحيوانات اللتين شيدتا من الحجر، المنقول إلى هناك من عدن. كما يصف في أثناء سيره باتجاه ضواحي عدن الشمالية باتجاه لحج، وجود أول قرية صادفته ومبانيها مبنية من الطين اللبن، ثم حينما يصل إلى لحج فإنه يصف بعض المباني الطينية، والغرف التي تستخدم للضيوف، والتي يُطلق عليها «ديوان»، وفي حال لم يكن إنسان غنيًا بحيث لا يتمكن من اقتناء هذا النوع من الترف، فعندئذٍ يكون عنده العديد من الأكواخ التي تشبه تلك التي يمتلكها فلاحو حقول لومبارديا، وهي كراسي طويلة تصلح أيضًا كأسِرَّة[1].

ويصف (هليفريتس) عدن بأنها «ذائعة الصيت»، وهي مدينة مُقفرة وغير جَذَّابَة، لاسيما أحجارها الملساء البركانية التي تتألف منها المدينة

(1) مانزوني، رينزو: المرجع السابق، ص24-31.

التي تكون في الوقت نفسه شبه جزيرة، كما أن تربتها المَالِحَة لا تتحمل سوى بضعة أشجار صغيرة، وما يظهر من خُضرَة بسيطة في مناطقها المنخفضة سرعان ما يتلاشى بسبب أشعة الشمس الحارقة. ويصف أيضًا «المعلا» على وجه الخصوص، ويقول إنها ميناء المدينة الأساسي. كما قام أيضًا بتوثيق «العقبة» في عدن، التي أطلق عليها النفق، بالإضافة إلى «جزيرة صيرة» والسور المشيد فوق الجبل. ووصف ضواحي مدينة عدن أيضًا، وقام بتوثيقها بالصور، ومنها منطقة المُسَيْمير[1] شمال لحج.

ومن أبرز المساجد التي قام بتوثيقها (هليفريتس) بالصور مسجد العيدروس في عدن الذي أطلق عليه جامع مدينة عدن كريتر العربية، مدينة الفوهات البركانية، وقام بنشر الصورة في كتابه «العربية السعيدة» الذي نشر في «زيورخ عام 1956م». ويقع هذا المسجد في الطرف الشمالي من طريق العيدروس الحديث، وقد تداعى هذا المسجد فيما بعد، ولكن أعيد بناؤه بالكامل في المكان نفسه عام 1859م، ويقول عنه (دو) إنه «لا يزال يُعد المسجد الرئيس في عدن»[2]. وقام أيضًا (هارولد) بالحديث عن مساجد عدن في عهد الاحتلال البريطاني، فيذكر منها جامع العيدروس، وجامع العلوي، ثم مسجد الجمال، ومسجد السوق. وأشار إلى مسجد قديم كان بمواجهة البحر. ويقول: إن «هذا هو المسجد المُتهدِّم حاليًا والذي بقيت منه مئذنته فقط، ومازالت معالمه واضحة بالقرب من بيت مال الدولة أو الخزينة»[3]. ويُعتقد أن الذي بناه هو الخليفة الأموي عمر بن عبدالعزيز

---

(1) هليفريتس، هانز: المرجع السابق، ص 113- 126.

(2) دو، برين: تاريخ المباني في عدن، ترجمة: حمود محمد السقاف، مجلة المنارة، العدد 3، يناير، 1989م، ص56.

(3) جاكوب، هارولد: المرجع السابق، ص359.

في مطلع القرن الثامن الميلادي[1]. ويذكر أيضًا مسجدًا آخر قديماً، وهذا هو المسجد الذي يُدعى (أبان) ويقع على مَقرُبة من السجن، بالإضافة إلى وجود ثلاثة معابد هندية في كريتر، ومكان واحد خاص بعبادة الطائفة البانية أو الدين الباني[2]. وكان البانيان يحتلون المنازل الجيدة، كما كانوا تقريبًا مسيطرين على المؤسسات التجارية، ونتيجة لذلك فقد كانوا أكثر ثراء من الآخرين[3].

وفي ملاحظة كتبها الرحالة (لودفيكو دي فارتيما) عام 1504م ذكر أنه كانت هناك خمسة منازل كبيرة تشرف على عدن، وقدر عدد سكان عدن بحوالي خمسة إلى ستة آلاف منزل بسكانه[4].

وتصف (دورين إنجرامز) الكثير من بيوت حضرموت، ومنها بيت السيد أبوبكر بن شيخ الكاف الجديد، فتقول: «كان تصميم هذا البيت جديدًا على حضرموت، حيث إنه مقام كله على دور واحد، وكان السطح المكشوف مقسماً بواسطة قواطع لكي يمكن استعماله للنوم من قبل العائلة والخدم خلال شهور الصيف القائظة. كانت هناك بركة كبيرة يحيط بها فناء واسع مرصوف يستخدم من قبل الرجال فقط، بينما تستخدم النساء غرفًا خاصة بهن تقع في مؤخرة البيت مطلة على الحديقة، وتمتاز هذه الغرف بالفخامة والتهوية الجيدة. كانت جدران البيت الخارجية مطلية

(1) دو، برين: المرجع السابق، ص55.
(2) جاكوب، هارولد: المرجع السابق، ص360.
(3) دو، برين: المرجع السابق، ص58.
(4) دو، براين: المرجع السابق، ص55.

بألـوان زاهيـة، وفي الداخـل كانـت السـقوف العاليـة مزينـة بزخـارف جميلـة محفـورة في الطـين، ومطليـة بألـوان زاهيـة مـن الأزرق والأصفـر والأخضـر»[1].

توثيق الرَّحالة للتعليم والثقافة والترفيه

مـن أبـرز الأنشـطة المفـترض وجودهـا في عـدن سـيما في عهـد الاسـتعمار البريطـاني، هـو النشـاط التعليمـي والثقـافي، ومـع ذلـك لم تتـم الإشـارة إليـه إلا مـن قِبـل بعـض الأجانـب المقيمـين في عـدن وحضرمـوت. ومما يُذكـر أنـه لم يتـم فتـح أول مدرسـة في عـدن إلا بعـد مضـي سـبعة عـشر عامًـا مـن اسـتعمار الإنـجليز لهـا، وحتـى تلـك المدرسـة التي فتحوهـا عـام 1856م أغلقـت أبوابها بعـد سـنتين فقـط مـن وجودهـا، ولم يُعَـد فتحهـا إلا عـام 1866م[2]. والمشـاهد للوضـع التعليمـي في عـدن آنـذاك يقـول إن عـدن «هنديـة أكثـر منهـا عربيـة في ذلـك الوقـت، وقـد انعكـس هـذا الوضـع على حالـة اللغـة العربيـة، ومناهـج الدراسـة. ولم يسـتطع أن ينكـر تلـك الحالـة المؤسـفة البريطانيـون أنفسـهم، فعندمـا كتـب مسـاعد المقيـم البريطـاني (جاكـوب) في مطلـع هـذا القـرن، وصـف حالـة عـدن[3] كـما يصـف إحـدى الحـارات أو الأحيـاء الهنديـة تمامًـا[4].

وفيـما يتعلـق بالجانـب الترفيهـي، فإنـه توجـد في عـدن ملاعـب وميادين رياضيـة منـذ زمـن قديـم، فقـد وصفهـا (جاكـوب) وقـال: «بأنهـا مصانـة

(1) إنجرامز، دورين: المرجع السابق، ص58.

(2) طاهر، علوي عبدالله: الحالتان التعليمية والثقافية في عدن خلال فترة تبعيتها للهند، مجلة الإكليل، العدد 1، السنة 2، وزارة الإعلام والثقافة، صنعاء، 1982م، ص96.

(3) طاهر، علوي عبدالله: المرجع السابق، ص100؛ راجع أيضًا: Jacob, Harold: Kings of Arabia, Chapter 14 entitled "the Eye of Yemen in 1923".

(4) جاكوب، هارولد: المرجع السابق، ص359.

ومحفوظة، وهي بحالة سليمة جيدة»[1]. ويذكر (برين دو) أن أرض ملعب كرة القدم الحديث، ومنارة سلامة تقعان في بقعة مكشوفة من الأرض[2].

توثيق الرَّحالة للصناعات والتجارة والحرف

تم توثيق عدد من الصناعات التقليدية، أو ما يتعلق بوجود المواد المستخدمة في الصناعات مثل الجلود، بالإضافة إلى بعض الحرف البسيطة التي كانوا يشاهدونها في طريقهم، فكل منطقة تتميز بخصوصيات ومنها صناعة السفن وصناعة النسيج، ومن الصناعات المحلية التي يقومون بعملها، يصف لنا (مانزوني) «المَدَاعة، أو الشيشة، أو النرجيلة»، وهي مصنوعة من حبَّة جوز الهند الكبيرة، وتوضع على صحن من النحاس بثلاث قوائم، وتدخل في جوزة الهند قصبتان: الأولى من الخشب، (المِلتَقى) متعامدٌ على الجوزة، تحمل وعاء الفخار (البُورِي) الذي يوضع فيه التِّبغ والنار، وتكاد تلمس قعرَ الجوزة، أما الأخرى فقصيرة ومائلة (الغُدبة)، وتخترق الجهة العلوية للجوزة، وتلتصقُ بالقضيب الآخر الطويل (القصبة) المستعملة للتدخين، ويملأ الماء مِقدار رُبعين من جوزة الهند[3].

ثمة إشارات قليلة عن وجود بعض الاستخدامات الجلدية في اليمن، ففي رسالة موجهة من أحد المواطنين المتعاملين مع الرحالة الأجانب والمقيمين في عدن، يشرح (الهتاري) لـ(الكونت لندبرج) سقوط أسعار

---

(1) جاكوب، هارولد: المرجع نفسه، ص354.

(2) دو، برين: المرجع السابق، ص59.

(3) مانزوني، رينزو: المرجع السابق، ص34.

الجلود في أوروبا، ويقول له إنه كان منشغلًا جدًا مع أحد الأعيان الإنكليز المتعاطين تجارة الجلود، وإنه سافر من عدن نتيجة لسقوط أسعارها[1]. وفي الموضوع نفسه يكتب الفرنسي (بول نيزان) بعد عودته من عدن في سنة 1927م رسالة إلى صديقته (هنريت إلفن)، قائلًا: «لقد انخفضت أسعار الجلود في أسواق نيويورك»[2]. وتذكر بعض المصادر أنه في خمسينات القرن الماضي، كان التاجر الفرنسي المعروف في عدن بـ(أنطونين البس) كان يحتكر شراء الجلود والبُن[3]. وتجدر الإشارة إلى أن تربية الأبقار تقدِّم مادة خام لأجل عمل المدابغ، (كانت الجلود اليمنية مشهورة بليونتها وانعدام التجاعيد فيها، وكانت مصنوعات صنَّاع الجلود اليمنيين مشهورة على نطاق الجزيرة العربية) جمعاء[4]، منذ عصر ما قبل الإسلام. وقد تحملت مصنوعات النساجين وصنَّاع الجلود والأسلحة المحليين المنافسة مع السلع الواردة إلى اليمن من جميع أنحاء العالم[5].

---

(1) بافقيه، محمد عبدالقادر: المستشرقون وآثار اليمن، قصة المستشرق السويدي الكونت كارلودي لندبرج من خلال مراسلاته مع اليمنيين (1895- 1911)، المجلد 2، 1898- 1911، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1988م، ص925.

(2) عمشوش، مسعود: صورة اليمن في كتابات الغربيين. إصدارات جامعة عدن، 2010م، ص85.

(3) فايان، كلودي: كنت طبيبة في اليمن، تعريب: محسن أحمد العيني، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، بمناسبة صنعاء عاصمة للثقافة العربية، 2004م، ص35.

(4) بيتروفسكي، م، ب: اليمن قبل الإسلام والقرون الأولى للهجرة، القرن الرابع حتى العاشر الميلادي، تعريب: محمد الشعيبي، طبعة 1، دار العودة بيروت، 1987م، ص111.

(5) بيتروفسكي، م، ب: المرجع السابق، ص111.

توثيق الرَّحالة للعادات والتقاليد والملابس

وثق الكثير من الرحالة الذين زاروا عدن عادات الناس وتقاليدهم. ومن أبرز هذه العادات الزواجات، والأعياد، والمناسبات الأخرى. ولم يقتصر توثيقهم على ذلك بل تم توثيق الكثير من العادات الأخرى في الملبس ،والمأكل، والمشرب.ونظرًا لتنوع أصول سكان عدن من أجناس وجاليات مختلفة منها الهندية، الباكستانية، الصومالية، العربية، فقد انعكس في التنوع الثقافي لسكان هذه المدينة على عاداتهم وتقاليدهم[1]، فمن خلال الصور الكثيرة التي قام بالتقاطها (هليفريتس) لعدن، يمكن أن نشاهد الملابس التي يرتديها عامة الناس، وبعض العاملين في الميناء من مختلف الفئات العُمرية[2]. أما على المستوى الرسمي، مثلًا فتحدثنا (دورين انجرامز) أنه كان مطلوبًا من الخَدَم العاملين في عدن أن يتركوا فوطهم جانبًا ويلبسوا البنطلونات البيضاء والسِّترَات البيضاء الطويلة، ويضعوا على رؤوسهم العمائم الحمراء كالهنود[3]. وتضيف (فايان) وتقول: «أما عن ملابسهم فمن الصعب إعطاء فكرة عن تعدد غطاء الرأس في اليمن[4]، فلا صلة له بالخمار السعودي البسيط الذي يعاب عليه أنه يقصر الوجه، ولا بالعمة الهندية، المكورة البيضاء السائدة في عدن. إن العمامة هنا يمكن أن تكون حمراء أو خضراء، زرقاء أو صفراء، بسيطة،

(1) ريمي، أسماء أحمد: المرجع السابق، ص114.

(2) يمكن رؤية الصور في كتابه (قادني الفضول حول العالم) في الصفحات من 116– 126.

(3) إنجرامز، دورين: المرجع السابق، ص27.

(4) تقصد هنا بالمناطق الشمالية من اليمن.

أو مطبوعة، أو مطرزة، مائلة على العين، أو على العنق، أو على الجانب، يتدلى هدبها على الكتف، أو يثبت بالريش، أو الأوراق، أو الزهور»[1].

ويصف لنا (مانزوني) بعض العادات السائدة في عدن، ومنها عادة استعمال (البردقان) أو المضغة، ويقول: «بأنها مأخوذة حتماً من الهنود، وهي خَزن التَّبغ في الفم، فبعد تحويل التبغ إلى مسحوق ناعم جدًا مُسمى بـ(البردقان)، يتم وضعه في وسط الكف ويُبَلل باللُّعَابِ، فيتحَوَّل إلى كُرَة تُحشر ما بين الفك الأسفل والشِفَة السُفْلى، ويتبع هذه العَادة السيئة الرجال والنساء وحتى الفتيات»[2]. وتستطرد (دورين إنجرامز) بالقيام بشن حملة على العادات الهندية بعدن، فتقول: «كان تأثير حكومة الهند يلقي بظلاله الثقيلة على عدن متمثلاً في المكانة الحكومية الكئيبة الجامدة والمؤسسات الرسمية، وفي العدد المهول من الهنود الموجودين ككتبة إداريين، وتجار، وضباط شرطة، ومعلمين، والذين كانوا بوجودهم هناك الذي تتحمل مسئوليته حكومة الهند وليس هم، يعطلون فرص العدنيين أبناء البلد الأصليين في شغل الوظائف»[3].

ومن العادات الإيجابية التي أسسها البريطانيون بخصوص حمل السلاح داخل المدن، تروي لنا (دورين إنجرامز) أنه كان يتوجب على القبيلي القادم إلى عدن من المناطق الداخلية أن يترك بندقيته لدى نقطة عسكرية، وهذا يعني أنه مُقبل على عالم ليس فقط غير قبلي بل عالم نظامي[4].

(1) فايان، كلودي: المرجع السابق، ص46.
(2) مانزوني، رينزو: المرجع السابق، ص34.
(3) إنجرامز، دورين: المرجع السابق، ص26.
(4) إنجرامز، دورين: المرجع السابق، ص25.

ومما وصفه لنا (ويندل فيلبس) عن طريقة تقديم الطعام في بيحان التي كانت تابعة لمحمية عدن، وذلك عندما وصل إليها قادمًا من عدن، وكان برفقته (شارلز أنجي) مدير دائرة الآثار في مستعمرة عدن البريطانية. فقد قدَّم لهما الشريف (عوَّاد شقيق) الحاكم الفعلي لبيحان واجب الضيافة، غداءً على الطريقة البيحانية الحقَّة، إذ أنه بعد أن أخذ كل منهما مكانه على الأرض، أحضر وعاءً كبيرًا تحرسه أسراب من الذُّبَاب، ويقول: «نظرت إلى داخل الوعاء الكبير فوجدت أنه مليء بخليط عجيب، يشبه في مظهره القمح المغلي (العصيد) على الطريقة الهندية. وقد رُتِّب على شكل جوزة الهند المملتئة بسائل أصفر، ورأيت الأيدي تمتد من كل ناحية، كل واحدة تخرج قبضتها ممتلئة من هذا الخليط... ثم تغمسها في ذلك السائل الأصفر، ثم تتجه الأيدي إلى الأفواه يتبع الواحدة منها سرب من الذُباب، انفصل عن السحابة الرئيسة التي ترابط فوق الوعاء»[1].

وصفت (فريا ستارك) الكثير من العادات والتقاليد في كل المناطق التي زارتها مثل عدن وحضرموت، فوصفت عادات الزواج بتفاصيل دقيقة، ووصفت الملابس التقليدية للنساء والحلي الفضية والذهبية وعادات الولادة، وكذلك أساليب العلاج الشعبي الذي خضعت له عندما كانت فريسة لمرض الحصبة في دوعن خلال زيارتها الأولى لحضرموت[2]. وتصف (دورين) آخر أيام رمضان في حضرموت، واستقبال العيد، فتصف

(1) فيليبس، ويندل: كنوز مدينة بلقيس، قصة اكتشاف مدينة سبأ الأثرية في اليمن، تعريب: عمر الديراوي، طبعة 2، دار الكلمة، صنعاء (د. ت)، ص14.
(2) عمشوش، مسعود: حضرموت في كتابات فريا ستارك، ص42- 52.

نقشة الحناء بقولها: «رأيت فاطمة وهي تفترش أرضية الغرفة متكئة على الوسائد، ومسلِّمَة يديها إلى امرأتين تنقشانها بالحناء في خطوط معقدة، وهو عمل استغرق خمس ساعات للانتهاء منه»[1].

توثيق الرَّحالة للفنون الموسيقية والرقص

زار الألماني (هانزهليفريتس) اليمن عدة زيارات كانت خلال المدة ما بين 1931- 1935م[2] زار خلالها عدن مرات عدة، فكانت بالنسبة له نقطة يزور منها بقية مناطق اليمن، وفي الوقت نفسه منطلقًا لرحلاته في الشرق الأقصى، ويقول (هيلفريتس) الذي يعشق الموسيقى، «إن عدن كانت دومًا بالنسبة لي بمثابة الجنة، وعندما أعود إلى تلك المدينة بعد رحلة طويلة أخوضها على الجمال، أجدها مدينة تمثل التحضر، ومكانًا للراحة من عناء الحياة اليومية، يكاد يتجاوز حاجز المألوف، ولهذه المدينة قيمة لا يمكن الاستغناء عنها». قام إلى جانب توثيقه اللامحدود لمعظم ما يشاهده في رحلاته المتعددة لليمن، ولمدينة عدن على وجه الخصوص، بتوثيق جوانب من الفنون تحت مُسمى موسيقى ورقص جنوب الجزيرة العربية. وخلال ذلك نجد توثيقه لعازفي الإيقاعات التي تتبع الجيش البريطاني[3] في عدن، وهُم بالملابس التقليدية الشعبية، ولم يقتصر أمر توثيقه للفنون على عدن فحسب، بل شملت مناطق أخرى، ومنها حضرموت

(1) إنجرامز، دورين. المرجع السابق، ص66.

(2) هليفريتس، هانز: قادني الفضول حول العالم، رحلة موسيقية مصورة لاقتفاء الأثر، سفارة جمهورية ألمانيا الاتحادية، صنعاء؛ معهد الآثار الألماني، قسم الشرق، فرع صنعاء، بمشاركة متحف برلين للموروث الشعبي، متاحف برلين الحكومية، 2007م.

(3) هليفريتس، هانس: المرجع السابق، ص113- 124.

وتهامة أيضًا[1]. وقد أحضر (هليفريتس) أكثر من مئة مقطوعة من تلك الأناشيد المسجلة على أشرطة الكاسيت، والمنتشرة بين سكان الجنوب العربي في أثناء قيامه برحلاته في مرحلة الثلاثينات من القرن العشرين، وذكر أن أناشيد الجنود المحاربين اليمنيين (المعروفة بالزامل)، تختلف بصورة جذرية عن تلك الموسيقى (الأغاني العربية المعتادة عن الأغاني البدوية)[2]. وتصف (فرياستارك) المُعِدَّات الموسيقية التقليدية الخاصة بحفلات النساء التي حضرت كثيرًا منها في المكلا، وسيئون، وتريم، وحريضة، والهجرين[3].

وثقت (دورين أنجرامز) ضمن رحلاتها في مجموعات كبيرة من الصور التي قامت بالتقاطها في حضرموت، ومنها عزف مرافقها إلى دوعن (سعيد بن عمر) وهو يقوم بالعزف على المزمار المصنوع من القصب ليعزف ألحانه الشجية بعيدًا عن القافلة». ووثقت في الوقت نفسه احتفالات النجاح في صيد الوعل (الزف) المعروفة في حضرموت، ويقول (هارولد أنجرامز): «إن الرقصات التي شاهدناها هي رقصات تم توارثها عبر الزمن والتي تعتبر وثنية الأصل»[4].

(1) هليفريتس، هانس: المرجع السابق، ص45، 49، 104.
(2) آدم، دانا: قوافل البخور، ترجمة لمقالة منشورة بكتاب (الحرب المجهولة في اليمن)، ترجمة خالد محمد السريحي، مجلة دراسات يمنية، العدد 74، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 2004م، ص227، 228.
(3) عمشوش، مسعود: المرجع السابق، ص44.
(4) إنجرامز، ليلى: أيام في حضرموت، أول أوروبيين اتخذا من حضرموت وطناً لهما، ترجمة: عبدالله إبراهيم السقاف، المركز الثقافي البريطاني بصنعاء، وزارة الثقافة، صنعاء، 2010م، ص13، 16.

الخاتمة

المتصفح لكتابات الرحالة الأجانب الذين قاموا بزيارات عابرة، أو زيارات متكررة، أو حتى أولئك الذين أقاموا لمدة طويلة في عدن، وبعض محمياتها الشرقية، يجد الكثير من المعلومات والملاحظات التي تصف الحياة العامة وتتعمق في بعض التفاصيل في مختلف مجالات الحياة السياسية والاقتصادية، والاجتماعية، والدينية، والبيئية، وغيرها، التي من الطبيعي أنها قد تغيرت برمتها من مرور الزمن، فانقرض بعضها وتطور أو تبدَّل بعضها الآخر.

كانت عدن بحكم موقعها الجغرافي المتميز محط أنظار الكثير من هؤلاء الرحالة، فكانوا يرصدون أنشطتها الحياتية اليومية في تقاريرهم، ويسجلون ملاحظاتهم التي يشاهدونها في أثناء تجوالهم في المدينة، أو في أثناء زياراتهم لبعض المحميات الشرقية التابعة لها، ولا شك أن كثيرًا من تلك المعلومات حتى وإن كانت بنظرة شخصية متشائمة أو قاسية أو في غير محلها، إلا أن قيمتها تكمن في أهميتها التاريخية، إذ تضيف للدراسات التاريخية، والأنثروبولوجية، والأثنوغرافية الكثير من المعلومات التي باتت نادرة؛ بل واختفى الكثير منها خلال هذه المدة الطويلة.

وبهذا الصدد وثقت الكثير من الكتابات على اختلاف أهدافها جوانب مهمة من النشاط البشري، مثل العمارة، وأنماطها، وطرزها، والمواد المستخدمة فيها، ووثقت العلاقات الاجتماعية، والزيارات، والمناسبات الاحتفالية التي كانت تقام في الأعياد، والأعراس، والمناسبات

الدينية وغيرها. كما وثقت تفاصيل أخرى عن بعض الحِرَف والصناعات التقليدية، والملابس وأدوات الزينة، وعن النُّظم، والأعراف القبلية، والتعليم، والثقافة، والترفيه، والحياة في المدن، والقرى، وحياة البادية، والنشاط التجاري، والزراعي، والسمكي وغيره.

كانت نظرة الكتاب الأجانب بحكم اختلاف ثقافتهم وبيئتهم التي نشأوا فيها، ترصد دقائق الأمور وتوثق كل شاردة وواردة، وتضيف انطباعاتهم الشخصية التي قد يكون فيها إشارات واضحة للسلوكيات المتدنية، وقصور الثقافة بشكل عام في المجتمع العربي، سيما عندما يصفون تقديم الطعام وتناوله في جو غير نظيف (مع وجود الذباب) وتناوله بطريقة تختلف عما تعوده الأوربيين؛ ومع كل ذلك؛ إلا أن ثمة نظرات متفائلة، تحمل الكثير من الود والاحترام، سيما تلك التي تصف مصداقية الإنسان العربي في تعامله مع الآخر، وتقديمه للخدمات بكل ترحاب، مما جعل بعض الرحالة يعشقون الاستقرار في عدن أو حضرموت، أو غيرها من المناطق التي تركت انطباعًا إيجابيًا بداخلهم.

أهم المصادر والمراجع

1. آدم، دانا. قوافل البخور، ترجمة لمقالة منشورة بكتاب (الحرب المجهولة في اليمن)، ترجمة خالد محمد السريحي، مجلة دراسات يمنية، العدد 74، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 2004م.
2. أنجرامز، ليلى: أيام في حضرموت، أول أوروبيين اتخذا من حضرموت وطنًا لهما، ترجمة: عبدالله إبراهيم السقاف، المركز الثقافي البريطاني، صنعاء، ووزارة الثقافة، صنعاء، 2010م.
3. بافقيه، محمد عبدالقادر: المستشرقون وآثار اليمن، قصة المستشرق السويدي الكونت كارلودي لندبرج من خلال مراسلاته مع اليمنيين (1895- 1911)، المجلد الثاني 1898- 1911، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، صنعاء، 1988م.
4. بيتروفسكي، م، ب: اليمن قبل الإسلام والقرون الأولى للهجرة، القرن الرابع حتى العاشر الميلادي، تعريب: محمد الشعيبي، طبعة 1، دار العودة بيروت، 1987م.
5. بيرين، جاكلين: اكتشاف جزيرة العرب، خمسة قرون من المغامرة والعِلم، ترجمة: قدري قلعجي، تقديم: حمد الجاسر، دار الكاتب العربي، بيروت، (د. ت).
6. جاكوب، هارولد: ملوك شبه الجزيرة العربية، ترجمة: أحمد المضواحي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، دار العودة، بيروت، 1983م.
7. جامع، حامد: كتابات في تاريخ اليمن المعاصر «عدن واليمن»، تأليف السير برنارد رايلي، عرض وتقديم: حامد جامع، مجلة المنارة،

العدد الأول، اتحاد الأدباء والكتاب اليمنيين، عدن، أبريل 1988م.

8. دو، برين: تاريخ المباني في عدن، ترجمة: حمود محمد السقاف، مجلة المنارة، اتحاد الأدباء والكتاب اليمنيين، فرع عدن، العدد 3، يناير 1989م.

9. شلحد، يوسف: الجزيرة العربية كما وصفها الرحالة ماركو بولو، مجلة دراسات يمنية، العدد 34، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1988م.

10. ---------: وفد فرنسي يزور الإمام المهدي صاحب المواهب سنة 1712م/ 1124هـ، مجلة دراسات يمنية، العدد 18، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1984م.

11. الشيبة، عبدالله حسن: محاولات تأريخ كتاب (دليل البحر الإريتري)، مجلة دراسات يمنية، العدد 43، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1988م.

12. الصائدي، أحمد قائد: المادة التاريخية في كتابات نيبور عن اليمن، الحياة الاقتصادية، مجلة دراسات يمنية، العدد 35، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1989م.

13. العمري، حسين عبدالله: عدن بين محوري طموحات محمد علي وأطماع الاستعمار البريطاني، مجلة دراسات يمنية، العدد 17، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1984م.

14. عمشوش، مسعود: حضرموت في كتابات فريا ستارك، دار جامعة عدن، 2004م.

15. -----------------: صورة اليمن في كتابات الغربيين، دار جامعة عدن، 2010م.

16. -----------------: المستكشف هاري سانت جون فيلبي ورحلته إلى حضرموت، دار جامعة عدن، 2012م.

17. فايان، كلودي: كنت طبيبة في اليمن، تعريب: محسن أحمد العيني، إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، بمناسبة صنعاء عاصمة للثقافة العربية، 2004م.

18. فيليبس، ويندل: كنوز مدينة بلقيس، قصة اكتشاف مدينة سبأ الأثرية في اليمن، تعريب: عمر الديراوي، طبعة 2، دار الكلمة، صنعاء (د. ت).

19. مانزوني، رينزو: اليمن، رحلة إلى صنعاء 1877- 1878، ترجمة: ماسيمو خير الله، وحدة التراث الثقافي، الصندوق الاجتماعي للتنمية، صنعاء، 2011م.

20. مؤلف مجهول: الطواف في البحر الأحمر، ترجمة وتعليق: حسين علي الحبيشي، نجيب عبدالرحمن شميري، طبعة 1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن 2004م.

21. ميولن، فان در: حضرموت، كشف النقاب عن بعض غموضها، ترجمة الدكتور محمد سعيد القدال، دار جامعة عدن بالتعاون مع سفارة مملكة هولندا بصنعاء، 1998م.

22. ---------: رحلة في جنوب شبه الجزيرة العربية ، ترجمة وتقديم وتعليق: محمد سعيد القدال، طبعة 1، كلية الآداب، جامعة عدن، 1999م.

23. هاليفي، جوزيف: تقرير حول بعثة أثرية إلى اليمن، ترجمة: منير عربش، راجعه: علي محمد زيد، (ضمن كتاب: رؤية اليمن بين حبشوش وهاليفي)، طبعة 1، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1992م.

24. هانزن، توركيل: من كوبنهاجن إلى صنعاء، ترجمة: محمد أحمد الرعدي، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، دار العودة، بيروت، 1983م.

25. هليفريتس، هانز: قادني الفضول حول العالم، رحلة موسيقية مصورة لاقتفاء الأثر، سفارة جمهورية ألمانيا الاتحادية، صنعاء؛ معهد الآثار الألماني، قسم الشرق، فرع صنعاء، بمشاركة متحف برلين للموروث الشعبي، متاحف برلين الحكومية، 2007م.

26. Casson, Lionel 1989. The Periplus Maris Erythraei, text With Introduction, Translation, and Commentary, Published by Princeton University Press, Pp 11, 12.

27. D. B. Doe, Aden in History, Printed by the Government Printer, September, 1965, Aden, Pp 15- 20.

28. Jacob, Harold. F. Kings of Arabia, London, 1923.

29. Niebuhr, Carsten. BVA= Beschreibung von Arabien, Kopenhagen, 1772 (Nachdruck: Graz, 1968).

30. Wellested, J. Travels in Arabia, Vol II, Aus-tria. 1078.

أثر التواصل البحري في لهجة عدن
دراسة في أثر اللغة الفارسية

جياب الخضر درامة
باحث دكتوراه بجامعة الملك سعود

توطئة

لم تعد دراسة اللهجات مما يحتاج معه باحثه إلى تأكيد أهميتها في البحث اللساني، فقد أضحت دراستها من مهمات البحث الإنساني الحضاري، وأصبح لها علومها المتخصصة التي تعنى بدراسة طبيعة اللهجات، وخصائصها، وجغرافية استعمالها، ومدى ارتباطها بلغتها الأم، وانتشارها في التواصل الكلامي[1].

وتتميز كل لهجة بمظاهر استعمال مختلفة في المستويات الصوتية، والبنيوية، والتركيبة، والدلالية، تميزها من اللهجات الأخرى المتقاربة حتى إن كانت في الأصل من أرومة لغوية واحدة وأصل مشترك، بل أحيانًا تميزها من لهجة تجمعها معها رقعة جغرافية متقاربة، وهو ما يعرف عند اللغويين المعاصرين بمصطلح المسافة اللغوية[2]. وهذا البعد في الاستعمال جعل من دراسة هذا التنوع مجالًا ثرًّا للنظر في التطور التاريخي للهجات وأثرها في ثقافة متكلميها.

---

(1) ينظر: أنيس، إبراهيم، في اللهجات العربية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ط5، د.ت،، ص9، هلال، عبد الغفار، اللهجات العربية نشأة وتطورًا، مكتبة وهبة، القاهرة، ط2، 1993م، ص388.

(2) ينظر: جابر، محمد، وفاتن البنا، جغرافية اللغات، مكتبة الإسكندرية، 2011م، ص17.

وليس بخافٍ أن للبيئة والطبيعة الجغرافية أثرًا في أنماط الاستعمال اللهجي، فقد فرضت تلك الطبيعة سلطانها في قضية التأثير والتأثر، إذ من البديهي أن البعد عن مركز اللغة الأم يُضعِف تماسك بنية اللغة في الأطراف، وبخاصة البحرية التي هي نوافذ ثقافية واقتصادية ودينية، تسهم إسهامًا كبيرًا في نشوء بيئة تأخذ على عاتقها قبول الآخر الوافد؛ لتحقيق المصلحة المشتركة، إذ يختلط أفرادها مع الوافدين إليها للتجارة أو العلم أو غير ذلك، ويستلزم ذلك حسن استقبال وحفاوة لهذا الوافد الذي يجد من كرم المعاملة والمصلحة ما يشجعه على ترك السفر والترحال والاستقرار في هذه المدينة التي ترحب به، وفي أحيانٍ كثيرة تسكن في هذ المدن البحرية بعضُ الأقليات الوافدة على اختلافٌ مشاربها وثقافتها، وتندمج في النسيج الاجتماعي بالتعايش والمصاهرة[1]، فتبدأ مرحلة جديدة في التواصل اللغوي الوسيط الذي سيكون محلَّ إقرار استعمالي من الجميع لغرض التفاهم، وستكون اللغة أول ما تُمس من هذا الجانب، فبلا شك أنها ستتأثر في هذا السياق الثقافي الجديد الذي تكتسب فيه استعمالات لغوية جديدة وألفاظ مستحدثة، تدخل لضرورة التواصل وتحقيق المنفعة المرجوة منه.

موقع عدن الجغرافي

لمدينة عدن موقعها الجغرافي المتميز الذي هيأها لتتبوأ مكانة سامقة في تاريخ النشاط الاقتصادي البحري في مختلف الحقب التاريخية، وهو

(1) ينظر: الشمري، محمد، مجتمع عدن وسكانها خلال عصري بني زريع وبني أيوب (532-626هـ/ 1137-1228م)، مجلة كلية التربية، جامعة عدن، 2005م (6/ 12).

الموقع الذي جعل منها مدينة مشهورة عرفتها حضارات العالم القديم[1]، فقد أشار إليها اليونان والرومان في مصادرهم الكلاسيكية واهتموا بها، فاتخذوها محطة عبور يسيِّرون عبرها أساطيلهم البحرية إلى الهند وإفريقيا حتى إنهم اهتموا بحمايتها؛ حفاظًا على مصالحهم[2]. ونشأت في الوقت نفسه علاقات وطيدة مع الآسيويين فكانت محطتهم إلى أوروبا، فمرت بها سفن الهند والصين وفارس، وتوطدت علاقتها مع الحجاز ومصر والشام والحبشة[3].

الجاليات في مدينة عدن

سكنت عدن طوائف متعددة من مختلف الأجناس والأعراق، فقد ذكر بعض الباحثين نقلاً عن بعض المصادر التاريخية أن عدن سكنها إلى جوار اليمانيين أقوامٌ من مصر، والعراق، والشام، والمغرب، وشمال إفريقيا (تونس)، والبربر، والزيالع، والحبشة، والقمريين (من جزر القمر)، والهند، وفارس[4]. ولعل هذا ما دعا ابن المنجم الذي عاش في

(1) اشتهرت مدينة عدن بأسماء وألقاب كثيرة فقد وصفت بأنها (فُرضة اليمن، وفُرضة البحر الأحمر، وبلاد العرب السعيدة، وبلاد العرب التجاري، والمخزن الروماني، وخزانة المغرب، ومرفأ مراكب الهند، ومرفأ مراكب الصين ودهليزه، وأقدم أسواق العرب، ومغاص اللؤلؤ، ومعدن التجارات...وغيرها). ينظر: مكوع، فضل، عدن في الشعر العربي حتى عصر النهضة، مجلة التواصل، جامعة عدن، 2010م (ع23/ 29).

(2) علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، منشورات الشريف الرضي، مطبعة شريعت، إيران، ط1، 1380هـ (7/ 273).

(3) بلعيد، محمد منصور، عدن في عصر الدولة الرسولية (629-858هـ/ 1231-1454م)، دار الوفاق، عدن، اليمن، ط1، 2012م، ص185.

(4) ينظر: الشمري، محمد، مجتمع عدن وسكانها (6/ 18-20)، بلعيد، محمد، عدن في عصر الدولة الرسولية (206-207)

القرن الرابع للقول في وصف سكان عدن:» وأهلها يشبهون العرب«[1].
وقطعًا لا يقصد ابن المنجم بقوله هذا إلا استقرار العنصر الأجنبي في المدينة وكثرتهم، وهو الأمر الذي سيؤثر في محكية المدينة، وهو ما وصفه الهمداني معاصره توفي بعد (344هـ) حين قال:» وعدن لغتهم مولدةٌ ردية«[2].

ومصطلح المولدة هو بعينه ما يقصد به اللغات الوسيطة، إما بالاقتراض من لغات الآخرين واستعمالها في لهجة الاستعمال اليومي، وإما بإيجاد ملامح مشتركة تؤخذ من أكثر من لغة، وتنشأ بذلك لغة استعمال جديدة، وهو ما لم يَرق للهمداني الذي وصفها بالرداءة. وأيًّا كان الأمر، فإن اللغة تفرض قانونها الخاص في الاستعمال وتحتكم إليه، والتعايش مع أجناس مختلفة يفرض على المدينة أثره الثقافي والحضاري.

ومن البديهي أن كل هذه الجاليات تركت أثرًا في النسيج الاجتماعي للمدينة يكثر من بعضها ويقلّ من أخرى، ولعل الجالية الفارسية إضافة إلى الهندية كانتا أكثر الجاليات تأثيرًا في تركيبة السكان الاجتماعية لمدينة عدن، وهما من تركتا أيضًا في لهجتها أثرًا واضحًا امتد زمنًا طويلًا حتى يومنا هذا.

واستقرار الجالية الفارسية في عدن قديم فقد استوطنها أهل سيراف (شيراز)، واندمجوا في النسيج الاجتماعي، وبرز منهم أهل فضل وعلم

(1) ابن المنجم، إسحاق بن الحسين، آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، اعتنى به فهمي سعيد، عالم الكتب، بيروت، ط1، 1988م، ص47.
(2) الهمداني، الحسن بن أحمد، صفة جزيرة العرب، حققه محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ط1، 1990م، ص248.

وتجارة[1] كما أشار إلى ذلك ابن المجاور(690ه) حين ذكر أن من سكان عدن الفرس[2]. وقد أشار إلى هذا المقدسي (990هـ) الذي ذكر أن الفرس هم أكثر سُكان الثغور والمدن الساحلية في الجزيرة العربية بقوله: « أهل هذا الإقليم [عمان] لغتُهم العربيةُ، إلا بصحار فإن نداءهم وكلامهم بالفارسية، وأكثر أهل عدن وجدة فرس إلا أن اللغة عربيةٌ»[3].

وعلاقة الفرس باليمن توطدت بدخول الفرس اليمن مناصرين ثم حاكمين، فمما هو مشهور أن الفرس قد استعان بهم سيف بن ذي يزن في طرد الأحباش من اليمن فكان له ذلك، ثم حكموا اليمن فاستقرت منهم جالية كبيرة من الجنود في اليمن انصهروا في المجتمع اليمني بعلاقة المصاهرة، فنشأ جيل كانوا يُعرفون بالأبناء انتشروا في مناطق مختلفة من اليمن حتى ظهور الإسلام[4].

اللغة الفارسية

ليس المقصود باللغة الفارسية أنها لغة واحدة فحسب وأنها تخصُّ شعبًا واحدًا فقط، فهذا تصور مستبعد، فاللغة الفارسية تشتمل على لغات

(1) بلعيد، محمد، عدن في عصر الدولة الرسولية (223-224).

(2) ابن المجاور، أبو الفتح يوسف بن يعقوب،، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، راجعه ووضع حواشيه ممدوح حسن محمد، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، د.ط، 1996م، ص153.

(3) المقدسي، محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (رحلة المقدسي)، حررها وقدم لها شاكر لعيبي، دار السويدي، أبوظبي، ط1، 2003م، ص108.

(4) سخنيني، عصام، أبناء الفرس المسلمون في اليمن ـ نموذج دراسي لسمة الاستيعاب الأقوامي في الحضارة العربية الإسلامية، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، الأردن، 2007م (مج13/ع7/ 16-18).

متعددة[1]، وتتكلم بهما شعوب متعددة، وبعض هذه اللغات يتداخل مع اللغات الهندية إذ تجمعهما فصيلة كبرى عرفت عند علماء اللغة المعاصرين بفصيلة اللغات الهندية الأوروبية[2].

المعالجة اللغوية

تبين لنا بعد عرض تعدد اللغات الفارسية أنها واللغة الهندية من أسرة لغوية واحدة تجمعهما كثير من السمات المشتركة والمتداخلة، لعل أهمها أصول الألفاظ التي تشترك بينهما مع اختلاف يسير بينهما، وبناء على هذا التداخل الوارد بكثرة فسأشير إلى هذا الاشتراك في مكانه مع اعتمادي في المقام الأول على كتاب المعجم الذهبي لمحمد التونجي، والألفاظ الفارسية لأدي شير، وكتاب معجم الدخيل في اللغة العربية الحديثة لـ(ف.عبد الرحيم)، والإفادة مما ورد في كتاب دراسات في المحكية اليمنية لعباس السوسوة الذي أفرد قسماً في كتابه عن الألفاظ الهندية في المحكية اليمنية، وذكر منها الألفاظ التي تشترك مع الفارسية وغيرها من الدراسات.

والأثر الدلالي هو الأغلب في البحث إذ التأثير في المستويات الأخرى لا يذكر، ومع هذا بحثت في التأثيرين الصوتي والنحوي بعض المظاهر التي يحتمل أنها بأثر منها.

(1) تتعدد اللغات الفارسية قديمها وحديثها، ومن أشهر لغاتها ولهجاتها: اللغة الفارسية القديمة، واللغة الأفستية، واللغة البهلوية الأشكانية، واللغة البهلوية الساسانية، واللغة الصغدية، واللغة الخوارزمية، واللغة الفارسية الحديثة، واللغة الأسيتية، واللغة اليغنابية، واللغة البشتوية، واللغة البلوشية، واللغة الكردية. ينظر: عبد المنعم، محمد نور الدين، معجم الألفاظ العربية في اللغة الفارسية، جامعة الإمام محمد بن سعود، الرياض، 1426هـ (1/ 19-13).

(2) قدور، أحمد، مدخل إلى فقه اللغة العربية، دار الفكر، دمشق، ط 4، 2010م، ص54.

التأثير الصوتي

إن أصوات اللهجة العدنية في سمتها البارزة هي أصوات العربية الفصحى التي لا تختلف عنها إلا في بعض الأداءات الصوتية المتأثرة بتطور الأصوات عبر الأجيال المتعاقبة، أو في التغير الصوتي الذي تراجعت فيه بعض الأصوات واختفت من مستوى التخاطب لأسباب مختلفة لعل منها طبيعة القوانين الصوتية التي تجعل المتكلم يستغني عن بعض الأصوات ويكتفي بغيرها، ونمط التمازج مع الأقليات الوافدة والتأثر بهم، وطبيعة الموقع الجغرافي التي تجعل من الانفتاح على الآخر مجالًا للتداخل والتأثر.

وبالنظر في أصوات لهجة عدن وجد الباحث أن أبرز مظاهر التأثر يمكن الإشارة إليها فيما يأتي:

1- أصوات (ث، ذ، ظ)

مجموعة الأصوات الأسنانية أو بين الأسنانية الاحتكاكية الرخوة، التي مخرجها بين طرف اللسان والأسنان[1]. تطورت هذه الأصوات في كثير من اللهجات العربية، ومنها لهجة عدن التي تحولت فيها الثاء إلى التاء، وتحولت فيها الذال والظاء إلى الدال التي تُفخم في سياقات وترقق في أخرى، فيقال: (تلاتة، ويدكر، والدهر)، وهذا التحول مبنيٌّ على نظرية الاقتصاد اللغوي التي تذهب إلى أن تطور الأصوات يرجع إلى ميل الإنسان

(1) السحيمي، سلمان، إبدال الحروف في اللهجات العربية، مكتبة الغرباء الأثرية، المدينة المنورة، ط1، 1415هـ، ص420.

إلى التخفف من المجهود العضلي في نطق بعض الأصوات، وذلك بتحويل مخارجها الصعبة إلى مخارج سهلة[1]. وهنا تُخفِّف من إخراج اللسان في هذه الأصوات الأسنانية بإرجاعها إلى ما فوق ثنايا الأسنان العليا دون إخراج اللسان.

ولا يمكن أن يكون تطور هذه الأصوات في المحكية تمشيًا مع بعض اللهجات العربية بتأثير الإعلام مثلًا، بل إنه فيما يبدو يعود إلى تأثير اللغات الوافدة، فكثير من اللغات الوافدة لا تظهر فيها هذه الأصوات، ولعل أشهرها اللغة الفارسية التي من قواعدها الصوتية أن تنطق فيها الثاء سينًا، وتنطق الذال والظاء زايًا[2]. وقريب منها في الهندية وبخاصة الأردية التي تميل في أغلب سياقاتها إلى نطق الثاء سينًا، ونطق الذال والظاء زايًا[3].

ولهذا النطق المختلف فإنَّ ابن المدينة العربي اضطرب عنده نطق هذه الأصوات، فهو يسمعها من العرب كما هي ومن الوافدين بالتغير الطارئ، وهذا أضعفَ بقاء الأصوات عند من يختلط بهم اختلاطًا مباشرًا، فلذلك لم يجد بدًّا من مسايرة هذا النطق الوافد، فأبدلت على

---

(1) أنيس، إبراهيم، الأصوات اللغوية، مكتبة نهضة مصر، القاهرة، د.ط، د.ت، ص136،، ص166.

(2) الطرازي، عبدالله، المختصر في قواعد اللغة الفارسية، عالم المعرفة للنشر، جدة، ط1، 1404هـ، ص10.

(3) الندوي، قمر شعبان، الثنائية اللغوية بين اللغات الهندية والعربية الفصحى - المشاكل وسبل مواجهة التحدي، مجلة جيل الدراسات الأدبية والفكرية، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر، 2015م (ع7/ 12-13).

لسانه الثاء سينًا في البدء في كلمات مختلفة، ولكن هذا الإبدال فيما يبدو لم يدم طويلًا، إذ يبدو أن قانون منع اللبس الدلالي كان وراء تخلي ابن عدن عن نطق الثاء سينًا، واختيار إبدالها تاءً؛ وذلك لأن بعض كلمات من مثل (ثاني، ثلوث[الثلاثاء]، الثومة) عند نطق ثاءاتها سينًا ستُلفظ (ساني، سلوس، السومة)، وهي كلمات لها معنى مغاير في لهجة عدن، فساني معناها الطريق المستقيم المأخوذ معناها من السانية بمعنى الدابة التي يُستقى عليها، وقيل في المثل:(سيرُ السواني سفر لا ينقطع)[1]، ومن سير هذه الدابة جاء معنى الكلمة في اللهجة[2]. وسلوس جمع سِلْس بمعنى السلسلة، والسومة بمعنى (الدوخة) والشعور بألم في الرأس مع فقدان التركيز، ولهذا فإن احتمال الوقوع في اللبس في بعض الكلمات جعل اطراد ترك القلب إلى سين قانونًا صوتيًّا شائعًا في اللهجة، وهو ما جعل المتكلم ينحاز إلى التاء لكونها موجودة في تلك اللهجات الوافدة، ولقرب

---

(1) أنيس، إبراهيم، وزملاؤه، المعجم الوسيط مادة (س.ن.ي)، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، مكتبة الشروق، القاهرة، ط4، 2004م، ص457.

(2) وتوضيح ذلك أن الإبل التي يُستقى بها توضع عليها الدلو الكبيرة أو وعاء السقاء المثبتة بحبال بجسمها لتُدلّى في البئر، ثم يجرها الساقي بطريق مستقيم؛ لترفع الدلاء بالاعتماد على قوة الدابة لثقل الماء المرفوع من البئر وكثرته، وقد تحتاج إلى المشي مسافة إذا كانت البئر غائرة، ثم يُفرَّغ الماء في بركة أو حوض لتجميعه أو في أوعية خاصة، ثم يُعاد إدلاء الدلاء مرة أخرى، ولأنها مثبتة فلا بد من مشي الدابة بطريق ذهابها المستقيم فتعود الدابة إلى البئر لتصل الدلاء إلى قاعها لتعبأ بالماء مجددًا، ثم ترفع وهكذا، وهي بهذا العمل في طريق مستقيم ذهابًا لرفع الماء وجيئة لإنزال الدلاء. ولهذا قيل في المثل: سير السواني سفر لا ينقطع. ومن هذا المعنى جاءت الكلمة في المحكية التي تُبين تأثر أهل عدن بقلة الماء الذي كان يجلب لها من أريافها المجاورة ولا سيما من لحج، فأخذوا من عمل السقاء هذه اللفظة؛ لكثرة دورها في الكلام وأعطوها دلالة جديدة.

مخرجي الصوتين من بعضهما.

ويبدو أن اللهجة قد احتفظت لنا بكلمة نستدل بها على تاريخ هذا الاضطراب والتحول، وهي كلمة (ديُّوس)[1] بمعنى اللئيم أو الماكر أو الخطير في المحكية، وأصلها كلمة (ديّوث) في العربية، وفيها أبدلت الثاء سينًا، وهو النطق القديم الذي يعد من بقايا ذلك التطور الصوتي.

وكذلك الحال في صوتي الذال والظاء اللذين يعد لهما ظهور في المحكية وأبدلا دالًا، ويبدو أن قانون الإبدال قد شمل كل المفردات في معجم المحكية.

2- إبدال صوت الواو فاءً

هذا الإبدال يكاد أن يكون قاعدة ثابتة في اللغة الفارسية، إذ الناظر في النظام الصوتي لها يجد أن صوت الواو فيها قد عومل معاملة خاصة، فيبدل عادة إلى صوت الفاء في سياقات محددة، ومن المؤكد أن الواو والفاء المقصودين هنا ليسا كما في العربية بل هما مختلفتان مخرجًا وصفة، يقول الطرازي عن الواو في اللغة الفارسية: «وأما حرف الواو[و] فإن كان عطفًا، أو وقع في أول الجملة فيلفظ من مخرج يشترك بين الواو والفاء كحرف [V] في الإنجليزية»[2]. وقوله أول الجملة ينسحب على أول الكلمة، وهذا يعني الواو المتحركة الصامتة التي هي غير واو المد الصائتة.

---

(1) هذه الكلمة موجودة في لهجة المكلا بمعنى الرجل المذموم عمومًا، وهو ما يؤكد تأثر الثغور البحرية باللغات الوافدة، وقد مر بنا قول المقدسي الذي ذكر أن أهل صحار في عمان كلامهم ونداؤهم بالفارسية، ولا يستبعد امتداد ذلك الأثر إلى سواحل حضرموت. ينظر: بابعير، عبدالله، انحراف اللهجات العامية الحديثة عن العربية الفصحى- مظاهر من لهجة مدينة المكلا، دار حضرموت، المكلا، ط1، 2012م، ص46.

(2) الطرازي، عبدالله، المختصر في قواعد اللغة الفارسية، ص10.

وهذا النطق لم يكن ليؤثر في كلمات اللهجة المحلية تأثيرًا كليًّا، فالواو العربية حاضرة في جميع الكلمات، ويبدو التأثير في كلمة واحدة هي كلمة (فَيْن) الاستفهامية التي تحورت من (أين)، وتوضيح ذلك أن الكلمة الفصحى تغيرت همزتها في كثير من اللهجات اليمنية والعربية إلى الواو (وَيْن)، والإبدال بين الهمزة الواو مشتهر في اللغة العربية، فقد عرف هذا الإبدال قديماً في كلمات من مثل: (أكد، وكد، وقت، أقت، إكاف ووكاف، وشاح، إشاح، وسادة، إسادة)[1].

وهذا التغيير يكثر في لهجات أرياف عدن، ومعنى ذلك أن أبناء عدن تأثروا بهذا النطق من مجاوريهم ممن سكنها منهم، فكانوا يلفظون اسم الاستفهام بالواو الصامتة (وَيْن) ولكثرة اختلاط الفرس بالعرب، واحتياجهم لاستعمال هذا الاسم في خطاباتهم اليومية فإنهم فيما يبدو أبدلوا واو(وين) فاءً تشابه صوت (V) في الإنجليزيةكعادتهم الصوتية، فلما كثُر بينهم هذا الاستعمال وشاع انتقل إلى أبناء عدن فاستعملوه في كلامهم بعد أن قوبل بتغيير يلائم طبيعة النطق العربي فكان صوت الفاء هو المقابل لهذا الصوتً، فكانت (فَيْن) بالفاء العربية لا الفارسية، وزاحم هذا النطقُ الجديد نطقَ الكلمة القديم (وَيْن) ابتداءً ثم غلبه في مرحلة لاحقة، وأصبحت الكلمة قارة في محكية عدن بالفاء، وبناءً على هذا التفسير فإن الفاء في الكلمة ليست فاء العطف على تقدير أن أصلها (فَأَين) ثم أُسقطت الهمزة أو سُهلت ووصلت الفاء بالنون فصارت (فين) كما يرى شوقي ضيف[2].

(1) السحيمي، سلمان، إبدال الحروف في اللهجات العربية (582-583).

(2) ضيف، شوقي، تحريفات العامية للفصحى في القواعد، والبنيات، والحروف، والحركات، دار المعارف، القاهرة، د.ط، د.ت،، ص79.

التأثير النحوي

لعل من الغريب أن يذكر التأثير النحوي هنا، إذ عادة ما يكون النظام النحوي في أي لغة بمنأىً عن التأثير والتأثر؛ وذلك لاختلاف أنظمة النحو في بنية الجملة بين اللغات، وفيما يبدو أن هذا التأثير لم يثبت إلا في أسلوب واحد، وهو تقدم الفعل المضارع بسابقتي الـ(ب) و(با) للدلالة على الحال والاستقبال، فيقال:(اسمع يا ليد [وليد] أنا باروح [سأذهب] باجيب [سأحضر] عشا)، وفي بعض الأحيان يكون إشباع فتحة الباء دالًّا على بُعد الزمن وتأخر حصول الفعل، فيقال:(دحّين [ذا الحين] قلّي [قل لي] متى باتسافر)، وأحيانًا يكون الاكتفاء بالباء دون مدٍّ للدلالة على قرب زمن الفعل وسرعة حدوثه فيقال: (إحنا[نحن] بنصلي الآن وبنقوم معك[1].

وهاتان السابقتان للفعل المضارع ليستا مستعملتين في عدن فحسب، فقد انتشرتا في لهجات يمنية مختلفة[2]، ولهما انتشار أيضًا في بعض اللهجات العربية، فالباء سابقة للفعل المضارع موجودة في اللهجة المصرية[3]، والسودانية، والعمانية، والعراقية[4].

---

(1) المعشني، محمد، سوابق الفعل المضارع في الفصحى واللهجات العامية والألسن العربية الجنوبية، مجلة اللسانيات، مركز البحث العلمي والتقني لتطوير اللغة العربية بالجزائر، 2007م (ع13، 12 / 96).

(2) ينظر: كامل، مراد، اللهجات العربية الحديثة في اليمن، معهد البحوث والدراسات العربية بجامعة الدول العربية، القاهرة، 1968م، ص41، شرف الدين، أحمد حسين، لهجات اليمن قديمًا وحديثًا، د.م، د.ط، 1970م، ص73، بابعير، عبد الله، انحراف اللهجات العامية، ص135.

(3) عيسى، أحمد، المحكم في أصول الكلمات العامية، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، ط1، 1939م، ص21.

(4) المعشني، محمد، سوابق الفعل المضارع في الفصحى واللهجات (ع12،13 / 104).

وهـذه البـاء غريبـة في موضعهـا هـذا إذ لم تعرفهـا قواعـد العربيـة، ولعـل أحمـد عيسـى مـن أوائـل الذيـن بحثـوا سرَّ هـذا التعبـير، فذكـر أنـه لحـنٌ قديـم ذاع منـذ القـرن الثالـث في كلام النـاس، وأنـه اطلـع عـلى هـذا اللحـن في كتـاب (درر التيجـان وغـرر تواريـخ الزمـان) لأبي بكـر بـن عبيـد الله بـن أيبـك مـن رجـال القـرن الثامـن الـذي نقـل هـذا اللحـن عنهـم، وقـد فسَّر هـذا بـأن زيـادة حـرف البـاء موجـودة في بعـض اللغـات السـامية كالعبريـة، والسريانيـة، والحبشـية، والكلدانيـة، وأيضًـا اللغـة الفارسـية، وهـي زيـادة تصحـب الأسـماء دون الأفعـال، ثـم رجـح أن يكـون الأثـر البـيّن هـو أثـر الفارسـية، وأنهـا هـي التـي دخـل منهـا إلى اللهجـات العربيـة هـذا الأسـلوب، وذلـك أن اللغـة الفارسـية فيهـا قاعـدة صرفيـة تسـمى التمليـك والاسـتحقاق، وذلـك أن تُلحـق الكلمـة في أولهـا بسـابقة (بـا)، وتكـون بمعنـى ذي، أو معالتي للملـك، أو المصاحبـة، فمثـلًا: قولهـم: (بـاأسـب) معناهـا ذو فـرس أو صاحـب فـرس، وقولهـم: (بـاأشـتر) معناهـا ذو جمـل أو صاحـب جمـل، وأن الفـرس الناطقـين بهـذا التعبـير حـين يُسـأل أحدهـم مثـلًا مـاذا تصنـع؟ يقـول: (بـاآكل وبـاأشرب) عـلى مـا اعتـاد في لغتـه الأم بمعنـى أنـا ذو أكل وذو شرب، أو حـالي الآن في شرب وأكل، ثـم انتقـل هـذا التعبـير إلى اللهجـات العربيـة[1].

وهـذا التأثـير مـن اللغـة الفارسـية هـو الأقـرب فاختـلاط الفـرس بالعـرب قديـم، وقـد أشـار التونجـي إلى اسـتعمال هـذه البـاء في الفارسـية بمعنـى الصفـة الدالـة عـلى الاسـتمرار أو الـدوام كأنهـا تقـوم مقـام اسـم الفاعـل والصفـة

(1) عيسى، أحمد، المحكم في أصول الكلمات العامية، ص22.

المشبهة في لغتنا العربية، فقد ذكر من ذلك (باآبرو، باأدب، باارزش، بااستخوان، باصل) ومن معانيها خجول، مؤدب، محترم، قوي، أصيل[1].

التأثير الدلالي

لعل التأثير الدلالي من أبين مستويات التأثير في اللهجة العدنية خصوصًا واللهجات اليمنية عمومًا، وذلك أن الكلمات الأجنبية المقترضة تنتشر في المحكيات اليمنية بكثرة، فتجد فيها الفارسية، والهندية، والتركية، والإنجليزية، وبعض اللغات الإفريقية وغيرها، وفي الأغلب نجد أن الكلمات المقترضة عادة ما تكون من الألفاظ الحضارية المتعلقة بالحياة اليومية كاللبس، والأكل، وأدوات الطبخ والزينة، والأثاث، والبناء، والألفاظ المستعملة في السوق[2]. وهي أشياء بلا شك وافدة على المدينة وأهلها الذين أخذوا مثل هذه الألفاظ واستعملوها، ولا يعني هذا بحال من الأحوال أنَّ كل الألفاظ عُدم نظيرها في العربية، أو ندر استعماله بل أحيانًا نجد أن ثمة ألفاظًا موجودة بالفعل في معجمنا العربي، ولكنَّ ابن المدينة آثر استعمال اللفظة الوافدة؛ إما لشيوع اللفظة شيوعًا طغى على الموجود فلم يجد المتحدث حيالها إلا استعمال اللفظة ما دامت تفي بالغرض من التواصل، وإما أن متكلم اللهجة رأى أن المميزات الدلالية للفظة الوافدة جعلت من استعمال غيرها أمرًا بعيدًا في توضيح معناها،

---

(1) التونجي، محمد، المعجم الذهبي فارسي- عربي، دار العلم للملايين، بيروت، ط2، 1980م، ص87.

(2) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، مركز عبادي للدراسات والنشر،، صنعاء، ط2، 2007م، ص176.

فآثر استعمال اللفظة الجديدة[1]، وإما إنه استملح اللفظة الوافدة فوجد فيها جدة وظرافة فاستعملها تحببًا.

وأيًّا كان الأمر، فإن الواقع اللغوي للهجة بوجود هذا الكم من المقترضات اللغوية يفرض نفسه، ويجعل تناوله بالبحث والدراسة كما هو.

وفي هذا المستوى رأيت أن أي تقسيم قد لا يفي بالغرض؛ وذلك لكون الكلمات في مجال الدراسة قد لا تنتظم تحت عنوان واحد، وهو ما جعلني أستعيض عن هذا بسرد الكلمات سردًا هجائيًّا أناقش في كل كلمة أصلها ومستوى التغيير فيها ودرجة استعمالها وانتشارها، ثم انتقل إلى التي تليها وهكذا حتى أتيت على آخر البحث، ولا يفوتني هنا أن أشير إلى أن استقصاء الكلمات كلها ليس من غرض البحث بل عرض الألفاظ المشتهرة في الاستعمال وبحثها هو الأساس، على أن استدراك ذلك في بحث موسَّع سيكون في دراسة آتية بإذن الله.

1- إنْدَكُّو وإنْدَاهو

اسما إشارة إلى البعيد المذكر والقريب على السواء يشار بهما إلى العاقل والجماد، ولهما أداءات مختلفة في اللهجة، فأما (إندكو) وهي أشهرهما ــ إذ صارت من شهرتها علماً على لهجة المدينة عند كثيرين لعدم استعمالها في المحكيات اليمنية الأخرى ــ فإنّ لها صورًا متعددة، فتأتي (أندكو) بفتح الهمزة وبإلحاق الهاء في آخرهما (إندكوه، أندكوه)، وبترك إشباع الضم (إندكه، أندكه)، وهذا كله مع المذكر، وتأتي مع المشار المؤنث

(1) المرجع نفسه، ص176.

بـ(إندكـي) وبفتـح الهمـزة (أندكـي) وبإلحـاق الهـاء فيهـما (إندكيـه، أندكيـه)، ولهـا في بعـض السـياقات صـور أخـرى بإسـقاط النـون وتضعيـف الـدال عوضًـا عـن حذفهـا؛ لتستقيم بنيـة الكلمـة في مقاطعهـا، فيقال:(إدّكـو، أدّكـو)، ويقـال كذلـك مـع إشـباع الـواو وتركـه ولحـاق الهـاء، فيقال:(إدّكـوه، أدّكـوه) و(إدّكه، وأدّكه)،وتبـدل الـدال تـاءً في صـور محتملـة؛ لكثـرة التبـادل بـين الـدال والتـاء في العربيـة، فيقـال في كل حالاتهـا: (إتّكـو، إتكـوه، إتكـه)، وكذلـك مـع الهمـزة المفتوحـة، وعلـة تعـدد الصـور راجعـة فيـما يبـدو إلى اختـلاف طبقـات المجتمـع، واختـلاف أداءات أبنـاء مـدن المحافظة المختلفة، إذ يكتشـف السـامع لأبنـاء بعـض المديريـات في المحافظـة أداءً غـير الـذي لغيرهـم، فبعضهـم يميـل إلى إسـقاط النـون وتشـديد الـدال أو إبدالهـا تـاء لسرعـة كلامـه، وبعضهـم يبـين مقاطـع الكلمـة فيلفظهـا بالنـون.

وأمـا (إنداهـو) فـإن لهـا صـورًا متعـددة أيضًـا، فقـد تفتـح همزتهـا (أنداهو)، وقـد تحـذف ألفهـا وواوهـا فيقـال: (إنْـدُه) وذلـك في سرعـة الـكلام، فيحـوَّل المتكلـم مقاطـع الكلمـة الثلاثـة (إنْ/ دا / هـو) إلى مقطعـين قصيريـن (إن/ ده)، وقـد تـأتي بحـذف الألـف والهـاء (إنـدو)، وأحيانًـا تتبعهـا الهـاء (إنـدوه)، وتـأتي مـع المؤنـث، فيقـال: (إنداهـي) ومـع إلحـاق الهـاء (إنداهيـه)، وبكـسر الـدال مـع صـورة الحـذف (إنـدِه)، وأحيانًـا بـترك الهـاء، وإشـباع الكـسرة لتصبـح يـاءً (إنـدي).

وعـادةً مـا يُفـرق بـين الإشـباع وعدمـه في الكلمتـين بمـكان المشـار إليـه، فتجـد الإشـباع يكثـر مـع المشـار البعيـد ويُـترك مـع القريـب، وتسـقط همـزة القطـع فيهـما حـال وصلهـما وتصبـح همـزة وصـل اسـتثقالاً لهـا. وتلحـق

بعض الضمائر الكلمتين فيقال: (إندكنا وإندكني وإندكهم) و(إندانا وإنداني، وإنداهم).

وأما أصل هاتين الكلمتين فيظهر أنه مأخوذ من اللغة الفارسية، وذلك أن كلمة (آن) فيها تدل على ضمير الإشارة للشخص البعيد أو الغائب، ثم أصبحت هذا الكلمة بكسعها ببعض المقاطع تدل على معانٍ للإشارة، فيلحق بها (جا) فتصبح (آنجا)، ومعناها الحرفي إشارة إلى مكان بعيد، وبمعنى أدق هناك أو ذلك أو تلك كما ذكر التونجي[1]. وهذا هو معنى استعمال اللفظة في لهجة عدن، ومعنى هذا أن أصل المعنى موجود في كلمة (آن)، ثم إن ما لحق بها هو الذي برز في اللهجة، فقد ذكر التونجي لهذه الكلمة ملحقات كثيرة تفيد معنى الإشارة، فذكر منها (آنجه) مثلثة الجيم بمعنى ذلك الذي أو تلك التي، و(آندون) بمعنى هناك وذاك الوقت، و(آنك) بمعنى هناك والإشارة إلى زمان أو مكان، و(آن كَس) بمعنى ذلك الشخص، و(آنكاه) بمعنى ذاك الوقت وغيرها[2].

ومجموع هذه الاستعمالات يفضي إلى الإشارة أيًّا كانت، وبالنظر فيها يتبين لنا أصل الكلمتين، وأن السامع العدني لمثل هذه الكلمات التي تكثر عادة في التخاطب اليومي من أبناء الفرس يسمع مرة لاحقة الكاف، وأخرى الدال، وأخرى مع الهاء، ومرة بلا هاء، فكان أن استقر على كلمة (آن) التي ألغى مد همزتها، وأبدلها همزة مفردة، وهذا أول تغيير مسها فيما يبدو، ثم إنه أراد أن يجاري استعمال الكلمة في الإشارة فأضاف الكاف

(1) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص50.

(2) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص50.

(إنْـك)، وإضافـة الـكاف واردة لمجيئهـا في (آن كَـس) و(آنـك)، و(آنـكاه)، فاسـتدل بوجودهـا في هـذه الألفـاظ عـلى أنهـا تـدل مـع الكلمـة عـلى الإشـارة، ثـم في مرحلـة لاحقـة أضـاف الهـاء (إنكـه)؛ ليحـرك الـكاف، ويجعلـه مـع الهـاء مقطعًـا ثانيًـا في الكلمـة، ثـم اختـار لحركـة الـكاف الضـم للمذكـر، والكـسر للمؤنـث للتفريـق.

وأما إدخال الدال في الكلمة فيحتمل أن سببه أمران:

- أنـه مأخـوذ مـن كلمـة (آنـدون) بمعنـى هنـاك كـما مـر بنـا، وهـذه الكلمـة أراهـا هـي أصـل (إنداهـو) مـع بعـض التغيـير، وعليـه فيظهـر أن اسـتعمال (إنداهـو) أقـدم مـن اسـتعمال (إندكـو)؛ وذلـك لأن (إندكـو) بنـاء عـلى مـا اتضـح كلمـة مركبـة مـن لواحـق الـكاف ودال (آنـدون) في الفارسـية، فالكلمـة (إنْكُـه) أدخـل عليهـا دال (آنـدون) فصـارت (إندكـو)، ثـم في مرحلـة لاحقـة ضُعِّفـت كافهـا فصـارت (إندكّـو) بثلاثـة مقاطـع (إن/ دكْ/ كـو) وأصبحـت نبرتهـا أقـوى.

- أنـه إبـدال مـن جيـم كلمتـي (آنجـا) و(آنجـه) المذكورتـين قبـل، ومعنـى ذلـك أن المتكلـم أبـدل الجيـم الفارسـية المعطشـة أو المركبـة إلى دال، وهـو إبـدال لـه مـا يؤكـده في لغـة العـرب وبعـض لهجاتهـا المعـاصرة، إذ أن صـوت الجيـم المركبـة في أصلـه صوتـان همـا الـدال والشـين المجهـوره (دش)، ولهـذا فاحتـمال انحـلال الجيـم بفعـل التطـور الصـوتي إلى أحـد الصوتـين وهـو هنـا الـدال وارد، وليـس ثمـة مـا يمنـع[1]. ومعنـى ذلـك أن الكلمتـين تحولتـا إلى (إنـدا)

(1) عبابنة، يحيى، تطور، صوت الجيم في اللغة العربية وأثره في تشكيل بنية الكلمة، مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، الأردن، 1999م. (مج14/ ع5/ 318-319).

و(إنـده) والأولى منهـا أخـذت الـكاف كـما مـرَّ في الاحتـمال الأول فصـارت (إندكـو)[1]، والأخـيرة هـي عينهـا (إنداهـو) في إحـدى صورهـا كـما ذكـر.

2- بَرْده

هـي السـتارة التـي توضـع عـلى نافـذة الغرفـة أو جدارهـا، وهـي موجـودة في التركيـة كذلـك، ويـرى شـكيب أرسـلان أنهـا فارسـية الأصـل أخذهـا عنهـم الأتـراك، ومنهـم أخذهـا بعـض الشـوام في لهجاتهـم مـع بعـض التغيـير فسـموها (برداية)[2]. وهـي كذلـك، فقـد ورد عنـد التونجـي أن (بـرده) بالبـاء المثلثـة مـن معانيهـا الحجـاب، والحائـل، والحاجـز[3]. وهـو معنـى الـبرده أو السـتارة في المحكيـة. وأمـا خالـد محمـد فـيرى أنهـا مـن المشـترك بـين الفارسـية والتركيـة[4]. وهـي في لهجتـي العـراق والكويـت كلهجـة عـدن (بـرده) عـلى أصلها الفارسي[5]. وتُجمع على بردات.

---

(1) نُقل سماعًا من بعض الزملاء عن بعض الأساتذة أنهم يفسرون معنى (إندكو) باحتمالين: الأول أنها مختزلة من تركيب (إنّ ذاك هو) الذي حصل فيه تخلصٌ من إحدى النونين، وإبدال الذال دالًا وحذف الألف من اسم الإشارة والهاء من الضمير فصارت (إندكو)، والآخر أنها مبدلة من قولهم (عندك هو) بمعنى أن العين أبدلت همزة على عادة أهل تهامة في إبدالها ثم اختزلت مع الضمير لتعطي كلمة (إندكو).

(2) أرسلان، شكيب، القول الفصل في رد العامي إلى الأصل، الدار التقدمية، بيروت، ط2، 2008م، ص42.

(3) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص149.

(4) محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، الكويت، د.ن، ط1، 1994م، ص30.

(5) ينظر: أرسلان، شكيب، القول الفصل حاشية1، ص42، محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص30.

3- بَرْزه

هي صفة مشتركة على لفظ واحد بلا تغيير، فيقال: (رِجّال[رجل] برزه) و(حرمة [امرأة] برزه) و(عيال برزه)، ومعنى الكلمة في مجموع ميزاتها الدلالية الظُرف وخفة الدم، وأحيانًا قد تطلق على العفوي الساذج، أو مَن فيه شيء من الغباء والحمق، والكلمة فيما يبدو مأخوذة من الفارسية من كلمة (بِرزه) مثلثة الباء بمعنى قليل أو بعض[1]. وهذا يعني أن معنى الكلمة في المحكية هو قليل العقل، أو قليل التفكير أو ضعيف التصرف وقليل الحيلة أو نحو ذلك، فأخذوا من الكلمة معنى القلة والضعف والعِيّ.

4- بِزِمّا

ظرف بمعنى لحظة أو قليل من الزمن، فيقال: (راعي لي [انتظرني] بزما أَكلّمه)، وهي كلمة لها أكثر من صورة منها:(بِزمّه، بِيزما، بِيزمه)، والكلمة مأخوذة من كلمة (بازْمان) في الفارسية التيتعني التوقف لمدة معينة[2]. وهو معنى الكلمة الدقيق في اللهجة الذي يعني التوقف لمدة معينة والانتظار، ويحتمل أن التغير الحاصل في الكلمة قد حصل بأمرين:

- أن المتكلم قلب حروف كلمة (بازمان) فصارت (بازنما) فقدم النون قبل الألف الأخيرة، ثم أدغم النون في الميم فصارت (بازمّا) ثم أمال الألف الأولى، ومع كثرة الإمالة ألغيت الألف، فأصبحت (بِزَمّا) ثم حُققت الإمالة فكسرت الباء، فأثرت في الزاي بفعل قانون التتابع الصوتي

(1) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص149.
(2) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص96.

فكسرت مثلها (بزِمّا)[1]. وأما إشباع الكسر لتصبح (بيزما) فوارد، وكذلك إقفال مقطَع الكلمة فيهما بالهاء (بزِمّه/ بيزمه).

- أن المتكلم أبدل النون الأخيرة ميماً (بازَمام)، ثم أدغم الميمين بعد أن تخلص من حركتي الفتحة الطويلة بالإمالة في الأولى وبالحذف في الأخيرة؛ ليسهل الإدغام ثم أقفل المقطع الأخير بالهاء والألف لشدة النبر على الحرف المضعّف.

وقد ذكر مراد كامل أن كلمة (بيزما) موجودة في لهجة تعز وبعض مديرياتها[2]، وهو أمر متوقع لقرب مدينة تعز من عدن، إذ تنتشر بين المدينتين كثير من الكلمات المشتركة في لهجتيهما.

5- بَنّد

لعلها من أشهر الكلمات المقترضة في اللهجة العدنية وبعض المحكيات اليمنية، وما ذلك إلا لتصرفها، فقد جاء منها الفعل والمشتق والجمع فيقال: (بنّد، يبنّد، اتبنّدت، مبنّد، مبندات...)، ومعناها أَغَلق وأقفل، والكلمة موجودة في الفارسية والهندية، ولعلها من المشترك بين اللغتين، وأصل معناها في الفارسية كما يذكر أدّي شير المنع والربط، وهي موجودة في السنسكريتية، والتركية، والجرمانية، والفرنسية، والإنجليزية[3].

(1) إن احتمال أصالة الكلمة وارد، وذلك على تقدير أنها مأخوذة من تركيب (بزمن ما) الدال بتنوينه وصفته النكرة (ما) على معنى قليل أو محدود، وهو المعنى عينه المستعمل في المحكية بل لا يستبعد أن الأصل الفارسي (بازمان) مأخوذ من التركيب العربي (بزمن ما)، ثم أخذت عنهم الكلمة المغيرة في محكية عدن.

(2) كاملٍ، مراد، اللهجات العربية الحديثة في اليمن، ص84.

(3) ينظر: شير، أدّي، الألفاظ الفارسية المعربة، دار العرب، القاهرة، ط2، 1988م، ص27، السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص160، التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص121.

وذكر التونجي أن من معاني (بند) الرباط، والقفل، والسد[1]. وهي بالمعنى نفسه في اللهجة. وكلمة بنّد كانت شائعة في بعض لهجات الجزيرة العربية بمعنى أغلق: فيقال: (بنّد دكانه) بمعنى أغلقه، وهي عندهم الآن من الألفاظ المماتة والمهملة في الاستعمال[2].

6- بيمة

بمعنى الحظ أو النصيب أو الاقتراع على الشيء، فيقال: (دُقوا بينهم بيمة)، وهي مأخوذة من الفارسية التي ترد فيها كلمة (بيمه) بمعنى الضامن[3]. وهو ما يقارب معناها في المحكية، إذ القرعة تضمن للمقترِع حقه ونصيبه من الشيء المقترَع عليه، وبهذا يقتنع بما جاء من نصيبه، أو أن من يلجأ إلى البيمة يضمن له الآخر ما قُسم له. وقد تلفظ الكلمة بالألف (بيما).

7- تختة

من أدوات المطبخ الخاصة بإعداد الخبز،وهي لوحة دائرية خشبية لها قاعدة ترفعها عن الأرض قليلًا بمقدار ما يُتمكن من فرد العجين عليها بعصًا خاصة تسمى في المحكية البيلم، وهي مأخوذة من كلمة (belan) في الهندية بمعنى العصا[4].ويرى خالد محمد أن التختة قد تكون مأخوذة من

(1) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص96.

(2) ينظر: العبودي، محمد بن ناصر، معجم الكلمات الدخيلة في لغتنا الدارجة، مكتبة الملك عبد العزيز، الرياض، د.ط، 1426هـ (1/ 106)، محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص39.

(3) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص131.

(4) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص160.

الهندية أو الفارسية بمعنى لوح الخشب أو الشيء المسطح، وذهب أدي شير إلى أنها فارسية محضة بمعنى لوح من الخشب[1]. وهو معناها في المحكية.

8- جاري

هو العربة الصغيرة التي تجر بعجلة واحدة لها ذراعان للدفع اليدوي، وهي من الهندية باللفظ نفسه، ولها في لغتها الأصلية معنًى آخر، وهو العربة التي يجرها حمار أو بغل[2]. وكلا المعنيين مستعملان في اللهجة، إذ كانت عربات الجمال وسيلة من وسائل التنقل، وقد استمرت مدة طويلة إلى يومنا هذا، وتعرف محليًّا بـ(جاري جمل). وذكر التونجي أن كلمة (كاري) بالكاف عليها خط تطلق في الفارسية على العربة بعجلتين، أو أربع يجرها حصان أو حمار[3]. وهو المعنى نفسه في الهندية، ولعل الكلمة من المشترك بين اللغتين.

9- جَرَم

لباس الرجال الداخلي العلوي المعروف عند بعضهم بـ(التيشرت)، وفي الأغلب يكون لونه أبيض، وهو مأخوذ من الفارسية مع شيء من التحوير، فالجرم بجيم منقوطة بثلاث تعني في الفارسية جلد الإنسان[4]. ومعنى هذا أن الكلمة تطورت دلاليًّا في المحكية؛ لتنتقل من معنى الجلد إلى معنى الملبوس، ولعل لهذا التطور ما يقويه في مدينة عدن خاصة، إذ مناخ المدينة حار ومستوى الرطوبة فيها عالٍ، والمُتخيَّل- والحال هذه-

(1) ينظر: محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص48، شير، أدّي، الألفاظ الفارسية المعربة، ص34.

(2) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص161.

(3) التونجي، محمد، المعجم الذهبي،، ص490.

(4) المرجع نفسه،، ص216.

أن اللباس الداخلي (الجرم) سيلزق بالجلد من كثرة الرشح والتعرق لاسيما عند العمال في النهار، وربما هذا ما جعلهم يستعملون الكلمة الفارسية للملبوس حتى كأن اللبس والملبوس عليه سواء.

10- جونية

كيسٌ كبير من القماش القوي المحفوظ فيه الحبوب على وجه الخصوص والبضائع التي تشترى بكميات كبيرة، فيقال: (جونية رز وجونية دقيق)، وفي المثل العدني: (يشتي [يحتاج] له جونية ملح) يقال للرجل البارد الهادئ كي يكون نشطًا حاذقًا. ثم يُعاد تدوير هذه الجونية لأغراض أخرى فيُعبَّأ بها أيُّ شيء كالتراب والحصى وغيره، والكلمة مأخوذة من الفارسية من كلمة (كوني) بالكاف عليها خط التي تعني القماش السميك الخشن الذي تصنع منه الأكياس[1]. وهو المعنى نفسه المستعمل في اللهجة، والذي حصل أن الكاف غُيرت إلى الجيم العدنية (جوني)، ثم ألحقت بها الهاء لإغلاق المقطع.

11- رنج

الدهان الذي يُطلى به، ويبدو أنه مأخوذ من اللغتين الفارسية والهندية، ففي الهندية يرد (رنج) بمعنى اللون مطلقًا، وفي الفارسية جاءت (رنك) بكاف عليها خط بمعانٍ كثيرة منها اللون والدهان وهو المعنى المستعمل، وقد أخذت الكلمة دورتها الصرفية فجاء منها الفعل، والمشتق، والمصدر فيقال: (رنّج، ورنجج، ويرنج، ومرنّج، ورنجاج، وغيرها...)[2].

---

(1) المرجع نفسه،، ص517.

(2) ينظر: السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص163، التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص299.

12- زُولي

هو الحمام في المحكية العدنية وفي بعض لهجات أرياف عدن، والكلمة قديمة الاستعمال وما زالت، وهي مأخوذة من اللغة الفارسية من كلمة (زولي) التي تعني حمام السفينة الخاص بقضاء الحاجة فقط، وهو مربع خشبي أو صندوق يُشدُّ بحبال إلى جانب السفينة وأسفله مثقوب من وسطه[1]. وقد انتقل هذا المعنى الخاص في الفارسية إلى اللهجة ليدل على الحمَّام عمومًا سواء الخاص بقضاء الحاجة أم الاغتسال، وقد عرفت الكلمة في اللهجة الكويتية بالمعنى نفسه[2]. وهذه الكلمة تُظهر قوة التعلق البحري عند أبناء المدينة والتأثر به، وذلك بأن سُمي جزء من البيت العدني باسم جزء في السفينة مع وجود المقابل العربي لهذا المعنى.

13- سامان

هي الأدوات والأغراض الخاصة بالمنزل أو العمل، فيقال: (سامان المطبخ، وسامان الشغل) وغير ذلك، وكلمة (سامان) من المشترك بين الفارسية والهندية، وهي بالمعنى نفسه المنقول عنها، وهي معروفة في بعض المحكيات اليمنية[3]، وقد نقلت الكلمة بلفظها دون تغيير إلا من ترك المد أحيانًا، فيقال (سامَن). ولها في اللهجة تقييد وإطلاق دلاليان، فإذا قيل

(1) شهاب، حسن، المعجم المفصل في مصطلحات الملاحة العربية القديمة والحديثة في المحيط الهندي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ط1، 2010م، ص204.

(2) محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص90.

(3) ينظر: التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص328، السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص164.

السامان عُلم أن المعنى أواني المطبخ وأدواته، وإذا أُريد التقييد قيل سامان الشغل، سامان السيارة وغيره.

14- سَنْبُوسة

رقائق من العجين مثلثة الشكل تُحشى بالخُضر، أو باللحم المفروم، أو الجبن، ثم تقلى في الزيت، وهي من الكلمات المقترضة قديماً في العربية، ومن ألفاظها (سنبوسك)، وتعرف في بعض اللهجات العربية بـ(سمبوسة وسمبوسك)، والكلمة من المشترك مأخوذة من اللغتين الفارسية والهندية، فأصلها في الفارسية (سنبوسه) بمعنى الشكل المثلث، ثم سُميت به الفطائر المثلثة المحشوة، وهي في الهندية (سموسه) بمعنى الفطائر المثلثة[1].

15- شيدر

هي الملحفة النسائية أو العباءة التي تلبسها المرأة بدون أكمام تستر جسمها وزينتها، وهي من الكلمات المشهورة في المحكية، وقد قلَّ استعمالها بعد ظهور العباءات ذات الأكمام، والكلمة من المُعرّب قديماً من الفارسية من كلمة (شودر) التي بمعنى اللحاف والغطاء وحجاب النساء، وهو عباءة بدون أكمام تلف المرأة به كل جسمها من رأسها إلى الأسفل[2]. وما ذكره التونجي من وصف للكلمة هو معنى الشيدر في المحكية. وقد اُشتق من الكلمة فعل ومشتقه فقيل: (اتشدري، واتشدرت، ومشدرة، ومشدرات...) وقد يسمع بالذال (شيذر) كما في لهجة أبين.

---

(1) ينظر: التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص351، السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص164، العبودي، محمد بن ناصر، معجم الكلمات الدخيلة (1/ 374)، محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص94.

(2) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص381.

16- طاوة

هي المقلاة التي يُخبز عليها، وهي مأخوذة من كلمة (تاوه) الفارسية بمعنى المقلاة[1]. وهي بالمعنى نفسه في المحكية. وقد ذكر السوسوة أنها موجودة في الهندية أيضًا بمعنى قطعة من الحديد، أو الصفيح يحمى ليعمل عليه الخبز[2]، والتغيير الذي حصل هو إبدال التاء المرققة إلى الطاء المفخمة، على أن كلمة (تاوه) قد تسمع أحيانًا في المحكية، وهي موجودة في لهجة لحج القريبة من عدن، والكلمة مستعملة في لهجة الكويت بالمعنى المعروف بلفظ (تاوه)[3].

17- طَمَاش

مفرقعات نارية بحجم الأصابع لها ذبالة يشعل طرفها ليصل إلى جسم الطماشة، فتُفرقع ويسمع لها دويٌّ قوي يفرح به الأطفال في الأعياد والأفراح، والكلمة تدل على الجمع ومفردها طماشة، وهي مأخوذة من الفارسية من كلمة (تماشا) التي تعني التسلية والنزهة والتفرج[4]. وهي من المعاني التي يستدل بها على فرقعة الطماش، وأصبحت الكلمة تطلق على كل أنواع المفرقعات النارية فيقال: (طماش أبو صاروخ) للنوع الذي يفرقع في الجو، و(طماش أبو قنبلة) للنوع الذي يسمع منه دوي مخيف، وغير ذلك. وذكر السوسوة أن الكلمة موجودة كذلك في الهندية بمعنى أنواع من التسلية، وهو معناها في الفارسية[5].

---

(1) المرجع نفسه، ص182.

(2) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص159.

(3) محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص47.

(4) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص190.

(5) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص166.

18- عَنْبا

وقد تلفظ (عنبه) أو (عبّا) فاكهة المنجا أو المانجو في الاستعمال القديم في المحكية التي كانت تطلق على تلك الفاكهة المشهورة، وهي لفظة مأخوذة من الفارسية والهندية، فهي من المشترك بين اللغتين، فهي في الفارسية (أنبه) وفي الهندية (انبا)[1]. وتعريبها في المحكية كان بإبدال صوت الهمزة عينًا فصارت (عنبا/ عنبه)، وهي اليوم مما قلَّ استعماله إن لم يكن انتهى، وذلك لشهرة استعمال لفظ المنجا في المحكية.

19- عَنْبَروت

فاكهة الكمثرى أو الإجاص التي لا تعرف قديماً في المحكية إلا بـ(العنبروت) غير أن بيع الفاكهة من مورِّدين وبائعين لا تنتشر عندهم هذه اللفظة في لهجاتهم جعل لاسم الكمثرى حضورًا في اللهجة العدنية، وهو حضور لم يُزح اللفظة القديمة بل ما زالت مشهورة عند كبار السن، وهي من الكلمات الغريبة في تسمية الفواكه، ولعل قلة توافر هذه الفاكهة في اليمن عمومًا هو الذي جعل استعمال كلمة مقترضة أمرًا محتملاً على تقدير أنها ترد من بلاد الفرس، أو يحملها معهم المسافرون الفرس في رحلاتهم البحرية. وأصل الكلمة في الفارسية من كلمة (انبرود) التي تعني الإجاص[2]. وقد حصلت في الكلمة تغيرات صوتية تمثلت في إبدال الهمزة عينًا والدال تاءً، وهذا الإبدال مما يشتهر في اللغة فصارت الكلمة (عنبروت).

(1) محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص166.
(2) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص76.

20- فُوْلَه

لعلها من أشهر الكلمات في اللهجة العدنية المتأثرة بالنشاط البحري للسفن والبحارة، فأصل الكلمة أن البحارة الوافدين إلى عدن إذا اقتربت مراكبهم من جزيرة سقطرى كانوا يرمون قدرًا من الأطعمة الموجودة في السفينة في البحر، ويسمونه هدية يسترضون بها - زعماً - مَن كانوا يعتقدون أنهم مردة يسكنون الجزيرة، وأن السفينة التي لا تقدم هدية تغرق[1]. وذكر محمد بلعيد أن الفولة من عادات أهل عدن الاجتماعية في الفرح بعودة غائب، أو الارتزاق بمولود، أو الختان، وفيها تقسم الأموال أو الحلويات[2]. وهذا يعني أن الكلمة قد عُرفت منذ زمن الرسوليين، فهي قديمة في الاستعمال وما زالت مستعملة إلى يومنا هذا. وأصل الكلمة مأخوذ من الفارسية من كلمة (بول)مثلثة الباء التي تعني المال والنقود من الذهب أوالفضة أو الورق[3]. وهو المعنى الذي استقر عليه مفهوم الكلمة في المحكية، إذ كانت الفولة تشمل الأموال المعدنية والورقية. والتغير الحاصل أن صوت الباء الشديدة قلبت إلى الفاء العربية، ثم زيدت الهاء لإغلاق المقطع المفتوح وبه تتحول الكلمة إلى مقطعين (فُو/ لَه).

21- كمر

هو الحزام المستعمل لشد الإزار الأسفل المعروف محليًّا بـ(الفوطة)، وهي الإزار المغلق الذي يلبس من أعلى الجسم أو أسفله، أو(المعوز) وهو

(1) شهاب، حسن، المعجم المفصل في مصطلحات الملاحة العربية القديمة، ص325.
(2) بلعيد، محمد، عدن في عصر الدولة الرسولية، ص269.
(3) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص166.

الإزار المفتوح كإزار الإحرام، ويكون عادة من الجلد غليظًا، فيه ما يشبه الجيوب وبه حلق صغيرة لحمل المفاتيح، والكلمة مأخوذة من الفارسية من كلمة (كمر) التي من معانيها الحزام[1]. وذكر ف. عبد الرحيم أن أصل الكلمة في الفارسية هو الخصر[2]. ولا خلاف في ذلك فهو موضع وضع الكمر. ويذكر السوسوة أن الكمر موجود في الهندية وأنه من المشترك بين اللغتين[3]. واللفظة معروفة في الجزيرة العربية بالمعنى نفسه[4].

22- مِيْز

الطاولة والمنضدة لأي غرض كانت للطعام أو العمل أو في المدرسة، وللتي معها كراسيٌّ أو بدونها، وهي مأخوذة من كلمة (ميز) الفارسية التي من معانيها الطاولة والمائدة[5]. وهو معناها في المحكية. وتعرف في بعض المحكيات اليمنية بـ(الماسة/ الماصة)، وهي من المشترك مع الهندية لوجودها فيها بالمعنى نفسه[6]. واستعملت في لهجات الجزيرة بمعنى المائدة التي يوضع عليها الطعام[7].

23- نامونة

النموذج والعينة، يقال: (هت لي نامونه من دي [ذي] البداعة

(1) المرجع نفسه، ص476.
(2) ينظر: ف. عبد الرحيم، معجم الدخيل في اللغة العربية، ص182.
(3) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص169.
(4) العبودي، محمد بن ناصر، معجم الكلمات الدخيلة (2/ 240).
(5) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص553.
(6) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص170.
(7) العبودي، محمد بن ناصر، معجم الكلمات الدخيلة (2/ 299).

[البضاعة])، وقد تلفظ الكلمة بلا مد (نمونه)، والكلمة مأخوذة من الفارسية من كلمة (نمونه) بمعنى نموذج وعينة[1]. وذكر السوسوة أنها كذلك في الأردية بمعنى العينة من كلمة (نمائنده)[2]. على أن الكلمة في الأردية بعيدة عن أختها في الفارسية.

24- هُدار

هي صفة مشتركة بمعنى القوي والحسن، فيقال: (صاحبك هُدار)، وقد تتبع المؤنث، فيقال: (البنت هدار) أو يوصف بها غير العاقل، فيقال:(سيارة هدار)، ومفهوم الصفة هو إطلاق المتانة والجودة على الموصوف، والكلمة مأخوذة من الفارسية من كلمة (خود دار) بمعنى الصبور المتحمل الجَلِد المتحكم بنفسه[3]. وهي المعاني المقصودة في اللهجة، وقد تغيرت الكلمة بإبدال الخاء هاء لكونهما من الأصوات الحلقية، واختزلت الواو لتصبح ضمة، وتُخلص من المتماثلين الدالين بحذف إحداهما، والكلمة مستعملة في اللهجة الكويتية بلفظ (هودار)[4].

25- هَفْتة

تستعمل ظرفًا بمعنى مدة محددة أو معينة كالتقسيط مثلًا، فيقال: (باشتري [سأشتري] منّك[منْك] هفته) يعني بالتقسيط، وأصل الكلمة في

(1) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص574.
(2) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص170.
(3) ينظر: التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص245، محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص167.
(4) محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، ص167.

الفارسية (هفته) بمعنى أسبوع[1]. وانتقل في اللهجة معنى المدة المحددة بالأسبوع إلى مدة قد تزيد على الأسبوع وتصبح شهريّة، وقد اشتق منها فعل، فقيل: (باهفّت منّك) بمعنى سأشتري منك بالآجل.

26- هنجمة

جاء في المثل اليمني: (الهنجمة نص [نصف] القتال)، ويعنون بها إظهار القوة برفع الصوت وأداء حركات تعبيرية توحي بالشجاعة والقدرة على المواجهة، وأصل الكلمة من الفارسية (هنكامه) بالكاف عليها خط أي كالجيم العدنية التي عربت بها محليًّا، وذكر التونجي من معانيها المعركة والغوغاء، والجلبة، والضوضاء[2]. وهي بمجموعها معاني الهنجمة في اللهجة والمحكيات اليمنية.

وقد أخذت الكلمة في استعمالها دورة تصريفية، فجاء منها الفعل والمشتق فقيل: (هنجّم، يهنجّم، مهنجِّم)، واستعملت بدلالة جديدة فأصبحت تطلق على معنى اللبس الجميل، والمظهر البارز، فيقال: (إنتا [أنت] اليوم هنجمه) بمعنى الأناقة والهندام الجميل.

27- وِيْل

لبس نسائي مكون من قطعة واحدة له فتحتان لليدين من أعلاه بلا أكمام تلبسه النساء في عدن وبعض المناطق اليمنية، ويبدو أن أصل الكلمة مأخوذ من كلمة (يل) في الفارسية التي من معانيها القميص النسائي[3].

---

(1) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص606.
(2) التونجي، محمد، المعجم الذهبي، ص612.
(3) المرجع نفسه، ص622.

وهـو معنـى الكلمـة في المحكيـة مـع تغيـير في بنيتهـا، ولم يـشر التونجـي إلى حركـة اليـاء، ولعـل التغيـير أولًا كان بإبـدال اليـاء واوًا (ول) وهـو إبـدال يكثـر في الكلـمات المعربـة، ولعـل المتكلـم آثـر كـسر الـواو عـلى عـادة اللهجـات في إمالـة أوائـل الكلـمات فنطقـت (وِل)، ثـم في مرحلـة لاحقـة أشـبعت الكـسرة فصـارت الكلمـة (ويـل)، فاليـاء عـلى هـذا في الكلمـة المحليـة ليسـت اليـاء في أصـل لغتهـا.

28- يَك

الورقـة التـي تحمـل رقـم واحـد في لعبـة الـورق المشـهورة التـي تعـرف في اللهجـة اليمنيـة بالبطّـة، وهـي كلمـة هنديـة أخـذت مـن (patta) [1]. وفي بعـض اللهجـات العربيـة تعـرف بالكوتشـينة. وأصـل الكلمـة مأخـوذ مـن الفارسـية التـي تـرد فيهـا كلمـة (يـك) بمعنـى الرقـم واحـد[2]. ولا تسـتعمل هـذه الكلمـة إلا في هـذا السـياق فحسـب، وقـد تلفـظ (يكّـه) أو (يـكّا).

(1) السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، ص160.
(2) الطرازي، عبدالله، المختصر في قواعد اللغة الفارسية، ص61.

قائمة المصادر والمراجع

- أرسلان، شكيب، القول الفصل في رد العامي إلى الأصل، الدار التقدمية، بيروت، ط٢، ٢٠٠٨م.
- أنيس، إبراهيم، الأصوات اللغوية، مكتبة نهضة مصر، القاهرة، د.ط، د.ت.
- ....، في اللهجات العربية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ط٥، د.ت.
- أنيس، إبراهيم، وزملاؤه، المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، مكتبة الشروق، القاهرة، ط٤، ٢٠٠٤م.
- بابعير، عبدالله، انحراف اللهجات العامية الحديثة عن العربية الفصحى- مظاهر من لهجة مدينة المكلا، دار حضرموت، المكلا، ط١، ٢٠١٢م.
- بلعيد، محمد منصور، عدن في عصر الدولة الرسولية (٦٢٩-٨٥٨هـ/ ١٢٣١-١٤٥٤م)، دار الوفاق، عدن، اليمن، ط١، ٢٠١٢هـ.
- التونجي، محمد، المعجم الذهبي فارسي - عربي، دار العلم للملايين، بيروت، ط٢، ١٩٨٠م.
- جابر، محمد، وفاتن البنا، جغرافية اللغات، مكتبة الإسكندرية، ٢٠١١م.
- السحيمي، سلمان، إبدال الحروف في اللهجات العربية، مكتبة الغرباء الأثرية، المدينة المنورة، ط١، ١٤١٥هـ.
- سخنيني، عصام، أبناء الفرس المسلمون في اليمن- نموذج دراسي لسمة الاستيعاب الأقوامي في الحضارة العربية الإسلامية، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، الأردن، ٢٠٠٧م.

- السوسوة، عباس، دراسات في المحكية اليمنية، مركز عبادي للدراسات والنشر، صنعاء، ط٢، ٢٠٠٧م.
- شرف الدين، أحمد حسين، لهجات اليمن قديمًا وحديثًا، د.م، د.ط، ١٩٧٠م.
- الشمري، محمد، مجتمع عدن وسكانها خلال عصري بني زريع وبني أيوب (٥٣٢-٦٢٦هـ/ ١١٣٧-١٢٢٨م)، مجلة كلية التربية، جامعة عدن، ٢٠٠٥م.
- شهاب، حسن، المعجم المفصل في مصطلحات الملاحة العربية القديمة والحديثة في المحيط الهندي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ط١، ٢٠١٠م.
- شير، أدّي، الألفاظ الفارسية المعربة، دار العرب، القاهرة، ط٢، ١٩٨٨م.
- ضيف، شوقي، تحريفات العامية للفصحى في القواعد والبنيات والحروف والحركات، دار المعارف، القاهرة، د.ط، د.ت.
- الطرازي، عبدالله، المختصر في قواعد اللغة الفارسية، عالم المعرفة للنشر، جدة، ط١، ١٤٠٤هـ.
- عبابنة، يحيى، تطور صوت الجيم في اللغة العربية وأثره في تشكيل بنية الكلمة، مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، الأردن، ١٩٩٩م.
- عبد المنعم، محمد نور الدين، معجم الألفاظ العربية في اللغة الفارسية، جامعة الإمام محمد بن سعود، الرياض، ١٤٢٦هـ.
- العبودي، محمد بن ناصر، معجم الكلمات الدخيلة في لغتنا الدارجة، مكتبة الملك عبد العزيز، الرياض، د.ط، ١٤٢٦هـ.
- علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، منشورات الشريف الرضي، مطبعة شريعت، إيران، ط١، ١٣٨٠هـ.

- عيسى، أحمد، المحكم في أصول الكلمات العامية، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، ط١، ١٩٣٩م.
- ف. عبد الرحيم، معجم الدخيل في اللغة العربية الحديثة ولهجاتها، دار القلم، دمشق، ط١، ١٤٣٢هـ.
- قدور، أحمد، مدخل إلى فقه اللغة العربية، دار الفكر، دمشق، ط٤، ٢٠١٠م.
- كامل، مراد، اللهجات العربية الحديثة في اليمن، معهد البحوث والدراسات العربية، بجامعة الدول العربية، القاهرة، ١٩٦٨م.
- ابن المجاور، أبو الفتح يوسف بن يعقوب، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، راجعه ووضع حواشيه ممدوح حسن محمد، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، د.ط، ١٩٩٦م.
- محمد، خالد، كلمات أجنبية ومعربة في اللهجة الكويتية، الكويت، د.ن، ط١، ١٩٩٤م.
- المعشني، محمد، سوابق الفعل المضارع في الفصحى واللهجات العامية والألسن العربية الجنوبية، مجلة اللسانيات، مركز البحث العلمي والتقني لتطوير اللغة العربية بالجزائر، ٢٠٠٧م.
- المقدسي، محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (رحلة المقدسي)، حررها وقدم لها شاكر لعيبي، دار السويدي، أبوظبي، ط١، ٢٠٠٣م.
- مكوع، فضل، عدن في الشعر العربي حتى عصر النهضة، مجلة التواصل، جامعة عدن، ٢٠١٠م.

- ابن المنجم، إسحاق بن الحسين، آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، اعتنى به فهمي سعيد، عالم الكتب، بيروت، ط١، ١٩٨٨م.
- الندوي، قمر شعبان، الثنائية اللغوية بين اللغات الهندية والعربية الفصحى - المشاكل وسبل مواجهة التحدي، مجلة جيل الدراسات الأدبية والفكرية، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر، ٢٠١٥م.
- هلال، عبد الغفار، اللهجات العربية نشأة وتطورًا، مكتبة وهبة، القاهرة، ط٢، ١٩٩٣م.
- الهمداني، الحسن بن أحمد، صفة جزيرة العرب، حققه محمد بن علي الأكوع، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ط١، ١٩٩٠م.

الملخص:

إن اللهجات العربية بوصفها امتدادًا للغتها الأم لم تكن بمنأى عن التأثر باللغات الأخرى المجاورة، فقوانين التطور اللغوي التي تمس اللغة لا ترفض التأثر بل تقره بما يلائم طبيعتها، فتجعل له سلطة استعمال عند أبناء اللهجة يقل تارة، ويكثر أخرى، وينقرض أحيانًا، ويتجدد أخرى.

ولهجة عدن واحدة من اللهجات العربية التي كان للتأثر فيها حضور واضح للأثر الثقافي والحضاري الذي تميزت به المدينة بوصفها ميناءً عالميًّا امتزجت فيه مختلف الجنسيات والجاليات، واستقر فيها بعض الأقوام الذين نقلوا لغتهم الأصلية إليها، فأثروا في محكية البلد وتأثروا هم بها، ومنها اللغة الفارسية التي أظهر البحث أثرها الدلالي في بعض ألفاظ المحكية الحضارية وبعض المظاهر الصوتية والنحوية.

ربابنة حضرموت وعلاقتهم الملاحية والتجارية بميناء عدن في القرن الرابع عشر الهجري

بقلم/ محمد علوي عبدالرحمن باهارون
دار الحامي للدراسات والنشر وخدمة التراث- حضرموت

مقدمة

يعد ميناء عدن من أشهر موانئ جنوب الجزيرة العربية التي تتمتع بموقعها الاستراتيجي ومركزها التجاري منذ فجر التاريخ، وكان ينشط بين وقت وآخر، ولهذا ركز البرتغاليون في مطلع القرن العاشر الهجري على مهاجمته والاستيلاء على مركزه التجاري، لكونه يشكل شريان الحياة وهمزة الوصل بين موانئ البحر الأحمر والبحر العربي ، تفد إليه السفن التجارية من شتى أقطار العالم، ولكن حملات البرتغاليين تلك كانت تبوء بالفشل، وكان للحضارمة دور لا ينكر في الوقوف والتصدي للهجمات البرتغالية ضد ميناء عدن، وتحدثنا كتب التاريخ أنهم سيروا نجدة حضرمية في عام 922هـ/ 1516م مكونة من سفن أهل الحامي، والشحر، والمهرة، وصور العمانية، وبلغ عددها 31 سفينة، عندما استنجد حاكمها الأمير مرجان الظافري بسلطان حضرموت في تلك المدة السلطان محمد بن عبدالله الكثيري[1].

ولما استولى البريطانيون على ميناء عدن عام 1255هـ/ 1839م ازدهر نشاط الميناء في تجارة الترانزيت، ووفدت إليه السفن الأجنبية والعربية

---

(1) بدر الكسادي، أبطال منسيون من ربابنة الملاحة البحرية العربية، ص71، 72 .

ومن بينها السفن الحضرمية، والمهرية، والعمانية، والكويتية محملة ببضائع الهند والبصرة وشرق إفريقيا، واستمر ذلك الازدهار إلى مطلع القرن الرابع عشر الهجري، والذي كان فيه الحضارمة من أنشط الشعوب في مجالي الملاحة والتجارة البحرية والسفر الشراعي في حوض المحيط الهندي، وفي ذلك القرن ازداد ارتباطهم بميناء عدن عندما استقرت العديد من الأسر الحضرمية من ساحل حضرموت وواديها، ووادي دوعن في ميناء عدن عاملة في المجال التجاري.

وفي هذه الورقة البحثية نحاول أن نقف على شيء من تاريخ تلك العلاقات الملاحية والتجارية التي ربطت حضرموت وربابنتها الكرام بميناء عدن التاريخي الذي نعته أحد المؤرخين العرب بـ(فرضة اليمن ومقر كل فضل مستحسن).[1]

وتتحدث هذه الدراسة عن التجار الحضارمة والعدنيين وعلاقتهم بربابنة حضرموت، والربابنة الحضارمة وإسهاماتهم الحضارية في الملاحة والتجارة العربية في المحيط الهندي، وتهدف إلى إبراز ذلك الدور الريادي والتاريخي الذي أدَّته موانئ حضرموت وعدن، وبالتحديد في القرن الرابع عشر الهجري، في إنعاش التجارة العالمية بين البلاد العربية، والهندية، والأفريقية، والآسيوية. آملين أن نوفق فيما قصدناه وبالله التوفيق.

(1) ينظر: حسن، صالح شهاب، أضواء على تاريخ اليمن البحري، ص190.

أولًا: التجار الحضارمة ووكالاتهم التجارية في ميناء عدن وعلاقتهم بربابنة حضرموت

لما ازدهر النشاط التجاري لميناء عدن في القرن الرابع عشر الهجري؛ هاجر إليه العديد من الحضارمة لطلب لقمة العيش، ومن بينهم عدد من التجار المعروفين الذين بدأوا تجارتهم في ميناء المكلا التي أصبحت هي الأخرى مركزًا تجاريًا مزدهرًا، بعد أن نقل إليها السلطان القعيطي عاصمته من ميناء الشحر التاريخي، وقد كانت مدينة عدن مزدانة بمراجيح الحضارمة، على حد تعبير المؤرخ ابن عبيد الله السقاف،[1] وقد فتح التجار الحضارمة أمثال باشنفر، وباعبيد، والمحضار، وباحميش، وباطويل، في ميناء عدن العديد من الوكالات التجارية التي تتعامل مع التجار العرب في موانئ حضرموت، وعمان، والبصرة، والكويت، وشرق أفريقيا، وكانت المنافسة بينها وبين الوكالات الأجنبية الهندية واليهودية على أشدها، على الرغم من الدعم منقطع النظير التي تحظى به الوكالات الأجنبية من قبل المستعمر البريطاني؛ إلا أن العلاقات التجارية بين الوكالات المحلية والوكالات الأجنبية كانت مثمرة وآتت أكلها في سلسلة من المعاملات التجارية منذ مطلع القرن العشرين حتى سبعينيات القرن الفائت.[2]

وقد كوَّن التجار الحضارمة في ميناء عدن أسطولًا بحريًا فريدًا ضم العشرات من السفن الشراعية، وسلموا قيادتها لإخوانهم الحضارمة من

(1) إدام القوت معجم بلدان حضرموت، ص155.

(2) أحمد، صالح رابضة، الصلات التجارية البحرية بين عدن وعمان، نموذج الوكالات والبيوتات التجارية ذات النمط المحلي، ص8-10، من أبحاث ندوة التبادل الحضاري العماني اليمني فبراير 2010م، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان.

أبناء موانئ المكلا والشحر والحامي والديس، ومن أولئك التجار:

الشيخ محمد بن عمر بازرعة وأولاده

من أشهر التجار الحضارمة في النصف الأول من القرن الرابع عشر الهجري، عرف بعلاقاته الواسعة مع الحبشة وشرقي أفريقيا وعمان والهند، وكان يمتلك عددًا من السفن الشراعية الخشبية، وامتدت تجارته إلى مصوع بالحبشة، وفتح له عددًا من الوكالات التجارية في معظم موانئ المحيط الهندي.

وفي مدينة عدن أقام بازرعة أمجاده الخالدة التي لا تفنى بتقادم السنين، والتي ظلت شاهدة على كرمه وإحسانه وعطائه السخي الحضرمي، ومنها مدرسة بازرعة الدينية التي أقامها عام 1912م.

وكان للشيخ بازرعة في عدن حضور واضح في الأعمال الاجتماعية والخيرية، وإسهام فاعل في نشر التعليم والمعرفة بين أوساط المجتمع العدني، وكان يقوم بالنفقة على زوار مسجد الإمام أبي بكر بن عبدالله العيدروس(ت:914هـ) ومرتادي مقامه، ويورد الأرز البيرمي الرفيع في تلك المدة ويوزعه على الفقراء والمحتاجين، حتى عرف بين أهالي عدن بـ(رز بازرعة) إلى اليوم. وكان بيته مقصدًا للزوار من أعيان حضرموت وعلمائها الوافدين إلى عدن، يقوم بضيافتهم وإكرامهم.[1]

وبعد وفاته عام 1930م خلفه على تجارته الواسعة أبناؤه الكرام علي، وعبدالرحمن، وعبدالكريم، وعبدالحميد، وامتلك كل من علي، وعبدالرحمن

(1) ينظر: محمد باهارون، الشيخ محمد عمر بازرعة ودوره في تجارة المحيط الهندي، ص41، 42.

عشرات من السفن الشراعية التي كانت تجوب حوض المحيط الهندي، ويقودها عدد من ربابنة حضرموت،[1] كما سيأتي تفصيله في السطور القادمة من هذه الدراسة.

الشيخ محمد عبدالله باجمال

من مراجيح الحضارمة الذين عملوا في التجارة بميناء عدن في النصف الأول من القرن الرابع عشر الهجري، ذكره الربان محمد عبدالله باعباد في مذكراته، عندما استأجره للعمل عنده أيام صباه في محله التجاري بعدن بين عامي 1318-1320هـ.[2]

الشيخ صالح أحمد رابضة

وهو من أشهر التجار الحضارمة في النصف الثاني من القرن الرابع عشر الهجري الذين توطنوا ميناء عدن، وفتح وكالة تجارية باسم (وكالة البحر الأحمر)، وكان مقرها سوق الحراج أحد أسواق عدن الرئيسة التي تعج بناقلات البضائع المحملة إلى «معلا دكة» ومن ثم إلى الميناء، حيث ترسو السفن والسنابيق المتجهة إلى المكلا، والشحر، وعمان، المكتظة بمختلف ضروب وأصناف البضائع.

وقد كون الشيخ رابضة شركة مكونة من بعض السفن التجارية التي تنقل البضائع إلى زبائنه في موانئ حضرموت وعمان، باسم شركة ملاحة البحر الأحمر، وكانت تتخذ لها أنظمة ملاحية دقيقة، ومنها سفينة سعد الرازق التي تقوم بنقل أصناف البضائع إلى حضرموت وظفار، مثل

---

(1) ينظر: المرجع السابق، ص99-101.

(2) ينظر: صفحات من حياة الربانين محمد عبدالله باعباد وأحمد سعيد باهيال، ص22.

التوابـل، والبقوليـات، والحلويـات، والزيـوت، وأدوات البنـاء، والأدوات الكهربائيـة، والملابـس، والمـواد الخـام مـن الغـزل والنسيج، والفـوط الشـعبية المصنوعـة محليًـا وغيرهـا كثير.

وقـد ارتبطـت وكالـة رابضـة بعلاقـات تجاريـة مع وكالـة دريقان في الشـحر التـي يديرهـا مـبروك جمعـان دريقـان، واندمجـت معهـا في شراكـة كان لهـا الـدور الفاعـل في العمليـة التجاريـة منـذ الأربعينيـات وعـلى الأخـص مـع عـمان، وكانـت السـفن المحملـة بشـتى أنـواع البضائـع الماخـرة عبـاب بحـر العـرب تمـر بموانـئ عـدة منهـا حصنـا الغـراب وبـروم، وترسـو في مينائـي الشـحر والمـكلا؛ للتـزود بالوقـود، ولنقـل البضائـع مـن الشـحر والمـكلا.[1]

وقـد نشـأت جملـة مـن العلاقـات التجاريـة بـين وكالـة رابضـة وتجـار حضرمـوت والشـحر بخاصـة مـن أمثـال أحمـد عبـدالله بـن تمـام، وصالـح باذيـب، وأبوبكـر باذيـب، وباحبوكـر وغيرهـم.

وترتبـط بعلاقـة تجاريـة مع عـدد من الربابنـة الحضارمـة الذيـن شـاركوا في إنعـاش الحيـاة التجـارة بـين عـدن وحضرمـوت، وبقيـة موانـئ الجنـوب العـربي في تلـك المـدة أمثـال: محمـد عبـدالله باعبـاد، وأحمـد سـعيد باهيـال، وسـالم طاهـر بـن إسـماعيل، وعبدالرحيـم عمـر حـوري، ومحمـد عبـدالله باسـعد، وعلـوي صالـح مكنـون، وغالـب بـن حنـش السـعدي وغيرهـم[2].

(1) الصلات التجارية البحرية بين عدن وعمان، مرجع سابق، ص10، 11، 17،15، 18.

(2) المرجع السابق، الملاحق، ص12-19.

الشيخان محمد وسالم محمد باشنفر

هما من مشاهير التجار الحضارمة في ميناء عدن، وقد أسسا وكالة تجارية وشركة ملاحية باسم (ملاحة الفائز)، وتضم عددًا من السفن التجارية التي تنقل البضائع بين الصومال، والحبشة، وحضرموت، وعمان.

وتفد إلى تلك الوكالة السفن والبوابير التجارية الضخمة المحملة بالبضائع، ومنها شهر جمادى الأول 1366هـ، قدم بابور زانجير من الهند إلى المكلا محمّلا بـ 31000 كيس رز باسم باشنفر، وفي شهر ربيع الثاني 1375هـ قدم بابور إلى ميناء المعلا من ميناء كراتشي محملاً بـ 11,000 ألف من الأرز باسم باشنفر،كما تذكره وثائق وكالة التاجر رابضة[1].

وقد امتلكا عددًا من السفن الشراعية، وأول سفينة اشتروها من أسرة آل حوري بالديس هي المبشر التي صنعت في ميناء القرن بحضرموت، ثم جددت في ساحل المعلا بواسطة آل بن ربيد، ثم اشتروا سفينة من نوع الغويري التي تصنع بميناء اللحية وتم تجديد بنائها على ساحل المعلا.

ومن سفنهم السنبوق السعيد الذي صنع عام 1953م، وتولى قيادته النوخذة سعيد عمر حوري من أهالي الديس الشرقية إلى عام 1967م، ثم تولى قيادته النوخذة عبدالله عبدالرحيم حوري إلى عام 1977م عندما صدمته باخرة روسية وأغرقته في مياه بحر عدن قبالة صيرة، وهو من أواخر السفن التي طويت بها صفحات الملاحة الشراعية التقليدية في ميناء عدن.[2]

(1) الصلات التجارية البحرية بين عدن وعمان، المرجع السابق، ص18-22.

(2) محفوظ سعد البسيري، الدور الإقليمي لمدينة الديس الشرقية في الملاحة البحرية، مجلة خلفة، ص23، العدد الثالث مايو 2009م.

ويحدثنا الربان عبدالكريم سالم الكسادي، وهو أحد ربابنة حضرموت الذين قادوا أسطول باشنفر التجاري، أنه سافر مع خاله النوخذة محمد عمر الكسادي في سفينة المحمدي ملك سالم محمد باشنفر، وبعد وصولهم إلى كاليكوت وشحنوا جميع تلك السفن بالأخشاب كالساج والبانتيق، والصناديق الخشبية (السيسم)، والهواري (القوارب الصغيرة)، ثم تحركوا إلى حضرموت، وكان قد نصبه خاله ربانًا ليقود إحدى السفن ووصل بها إلى بر الأمان.

وفي تلك المدة اشترى الشيخ محمد بن محمد باشنفر أحد الأبوام الخليجية من أحد النواخذة الكويتيين، وطلب من صديقه النوخذة محمد عمر الكسادي أن يرشح له نوخذة لقيادة ذلك البوم، فرشح له الربان عبدالكريم فرد عليه أنه صغير، فقال له صغير ولكنه كبير في خبرته ومعرفته، وتولى قيادة ذلك البوم واقتصرت رحلاته عليه بين عدن وجيبوتي، يحمل من عدن المواد الغذائية، ويجلب من جيبوتي البضائع، ومنها الذهب الذي يهرب في تلك المدة بسبب الرقابة البريطانية الشديدة في ميناء عدن، ومكث مبحرًا عليه سنة كاملة.

وعندما سافر إلى دولة الكويت وصلت إليه برقية عن طريق آل الحمد من خاله النوخذة محمد عمر في منتصف عام 1960م، يأمره فيها أن يصل إليه في أقرب وقت، يريده نوخذة في مركب الشيخ محمد باشنفر الذي اشتراه من أحد الإيطاليين ويسمى (أردنتي)، وقد شحنه بالسكر ومنتظر النوخذة، فعندها لم يسعه إلا امتثال أمر خاله، فقدم استقالته من العمل وغادر الكويت بالطائرة متوجهًا إلى عدن، وفي مطار عدن وجد خاله،

وأبابكر باشنفر، ومحمد باشنفر منتظرين وصوله، فوصل الساعة الثالثة عصرًا، ومن المطار رأسًا إلى المركب وأبحر به في الساعة الخامسة إلى ميناء الحديدة، وجلس مبحرًا عليه سنة كاملة، وكان دائماً ما يستشير خاله للسفر إلى الكويت فلم يأذن له، وبقي في مركب أردنتي ملَّاحًا وتاجرًا لآل باشنفر متنقلًا بين عدن وحضرموت وظفار (صلالة ومرباط) يحمل البضائع ويقوم ببيعها للتجار. وفي عام 1961م أمره الشيخ محمد باشنفر أن يشحن المركب بالسكر ويسافر به إلى الحديدة، ولكنه طلب من الشيخ محمد زيادة في مرتبات البحارة فلم يوافقه، فقدم استقالته وسلم قيادة المركب للنوخذة أبي بكر عمر حوري وسافر إلى دولة الكويت[1].

التاجر باسودان

من تجار دوعن الذين فتحوا لهم تجارة واسعة في ميناء عدن وامتلك عددًا من السفن الشراعية التي ينقل عليها تجارته من البصرة وعمان، تولى قيادتها عدد من أبناء ساحل حضرموت منهم النوخذة السيد طاهر بن إسماعيل وابناه النوخذتان سالم صالح بن طاهر بن إسماعيل من أهالي الديس الشرقية، والنوخذة أحمد سعيد باحويرث من أهل قصيعر[2].

التاجر باطويل

من التجار الحضارمة الذين نشطوا في المجال التجاري بميناء عدن في القرن الماضي وفتح له شركة ملاحية بعنوان (ملاحة البدري)[3]،

(1) سطور من حياة الربان عبدالكريم سالم الكسادي، الكتاب التذكاري السنوي لجائزة الشيخ سالم سعيد باحمدان لرواد خدمة المجتمع في حضرموت 2012م، ص53-56.
(2) سالم أحمد باعامر، نواخذة السفن الشراعية في حضرموت والمهرة، ص63، 64، 69.
(3) الصلات التجارية البحرية بين عدن وعمان، مرجع سابق، الملاحق، ص24.

وتملك عددًا من السفن التجارية، عهد بقيادتها إلى جماعة من أبناء الشحر والحامي والديس، منهم النوخذة عوض أحمد باسباع، والنوخذة عوض أحمد صواطر، تنخذ في سفينة زاروق شمسان، والنوخذة عمر صالح مول الدويلة، والنوخذة أحمد عيدروس، تنخذ في سفينة من نوع زاروق[1].

ثانيًا: تجار عدن وعلاقتهم بالربابنة الحضارمة

ظهر في عدن في القرن الرابع عشر الهجري/ التاسع عشر والعشرين الميلاديين مجموعة من التجار المرموقين من العرب والأجانب، من العدنيين، ومن الوافدين إليها من الهند وإفريقيا وفرنسا وغيرها، ومن أشهرهم ارتباطًا بربابنة حضرموت وتجارها:

الشيخ ابن زيد

وهو من تجار عدن في مطلع القرن الرابع عشر الهجري، كان يمتلك بعض السفن الشراعية التي تنقل تجارته بين عدن وحضرموت وإفريقيا والخليج العربي، وكان يقودها أبناء الحامي بحضرموت، وفي عام 1312هـ كان يقود إحدى سنابيقه التجارية السيد عبدالله بن محمد الشاطري، وكان من ضمن بحارته الشيخ عبدالله سالم باعباد والد الربان محمد باعباد الذي يحدثنا في مذكراته بأنهم «حملوا مالًا إلى المكلا، وبعد سفرهم من عدن مرض والدي وتوفي فوق رأس بروم، وكان متزوجًا بها على بنت عمه (من آل باجابر) فخرَّجوه ودفنوه في بروم، ثم ذهبوا إلى المكلا ونزَّلوا مال الناس، ثم رجعوا بالسنبوق إلى بروم لتشطينه وجاءوا إلى الحامي وأخبرونا بوفاته»[2].

---

(1) نواخذة السفن الشراعية، مرجع سابق، ص35، 52، 63، 68.

(2) صفحات من حياة الربانين باعباد وباهيال، مرجع سابق، ص20.

التاجر أمان صلاح أمان

من كبار تجار عدن في العقود الثلاثة الأولى من القرن الرابع عشر الهجري، امتلك العديد من السفن الشراعية من أسمائها المبشر وفتح السلام، وارتبط بعلاقة ملاحية وتجارية بربابنة مدينة الحامي عندما تولوا قيادة سفنه المذكورة،كالربان محمد عوض عيديد، والربان محمد عبدالله باعباد، والربان سالمين أحمد صواطر، وكانت وفاته عام 1335هـ، وخلفه على تجارته أبناؤه ثم تضاءلت تجارته ولم تصمد طويلًا[1].

التاجر البس

وهو المسمى أنتوني بس، الذي يحمل الجنسية الفرنسية، وهو من أشهر التجار في عدن، ويقال إنه جمع تجارته التي بلغت مئات الآلاف من الدولارات من ميناء عدن، وقد لاقى وغيره من التجار الأجانب عناية خاصة من المستعمر البريطاني، ومع ذلك كانت له ارتباطات وتعاملات تجارية مع بقية تجار عدن من الحضارمة والعرب[2].

ويعدُّ الخواجا أنتوني بس من مستوردي الأخشاب في مرحلة العشرينيات والثلاثينيات الميلادية، وكان يمتلك أكثر من 13 سفينة شراعية، ومن صناع السفن عنده قائد أنعم العبسي من اللحية بشمال اليمن، قام بصناعة أكثر سفنه الخشبية، ومنها السفينة المسماة (القائد) على ساحل المعلا، وهو منافس قوي للمعلم فرج سالمين بن ربيد وغيره من المعالمة الحضارمة[3].

---

(1) المرجع السابق، ص28، 30، 31.

(2) الصلات التجارية البحرية بين عدن وعمان، مرجع سابق، ص9-10.

(3) محمد قاسم الكلدي، السفينة ما قبل المكينة، التراث البحري لحضرموت بنفحات بحرية من تاريخ مدينة الديس الشرقية، اعتنى به طاهر ناصر المشطي ، ص17، 21، ط1 2013م، بدون مكان نشر.

وكانت له علاقة متينة بربابنة حضرموت وبحارتها، وقد تعرف عليهم بواسطة التجار الحضارمة في عدن، حيث عمل عنده جماعة منهم لقيادة سفنهم، وبعضهم عمال مديرون لتجارته، وقصته مع البحار عنبر مبارك أحد ملاحي الحامي مشهورة؛ عندما سلمه في إحدى الرحلات التجارية إلى الحبشة قيادة بعض سفنه البخارية الضخمة، عندما مرض قبطانها، ولما رجع بها إلى ميناء عدن رفع له القبعة مهديًا له تحياته، وقد أكرمه بجائزة قيمة [1].

وكان يقرضهم الأموال ويبيع لهم السفن الخشبية، ويحدثنا الربان عبدالكريم الكسادي أن خاله النوخذة محمد عمر الكسادي أرسل له رسالة من عدن إلى الكويت في عام 1962م، يخبره فيها أنه اشترى مركبًا من التاجر البس يسمى (الرشيق)، ويريده أن يأتي ليتولى قيادته، فلم تسعه إلا الإجابة، فلم يعهد أنه خالف له طلبًا يخص نفسه، فجهز للسفر من الكويت إلى عدن، وتولى قيادة ذلك المركب مبحرًا به بين عدن وحضرموت وعمان يحمل البضائع وغيرها، وأول رحلة قام بها على متنه شحنة سكر من عدن إلى مرباط، ومكث مبحرًا عليه حتى عام 1967م[2].

ومن السفن الشراعية والبواخر التابعة لشركة البس الملاحية البحرية بعدن السفينة المسماة (المسعود)، وقد غرقت في شعب السكوتي قادمة من عدن في طريقها إلى جيبوتي، وكان قائدها النوخذة خميس بن الكديش.

---

(1) مقابلة مع عوض عمر خواطر 15/ 10/ 2000م.

(2) سطور من حياة الربان عبدالكريم الكسادي، مرجع سابق، ص56.

والسفينة المسماة (النفيذ)، وكان قادها النوخذة سعيد عبدالله هجام، وكان يبحر بها من عدن إلى ميناء كولومبو بسريلانكا. ومن البواخر: الباخرة المسماة (بربرة)، والباخرة المسماة (رأس بير) [1].

ومن سفنه الشراعية التي تولى قيادتها نواخذة من أبناء حضرموت أيضًا السفينة المسماة (الوافي)، قادها كل من النوخذة سالم عبيد بسيس، والنوخذة سعيد مرزق السباعي، والنوخذة سعيد عبدالله هيام، والنوخذة جمعان بن براكي، والسفينة المسماة (جنود)، قادها النوخذة يوسف السباعي، والسفينة المسماة (المستهل)، قادها النوخذة سعيد عبدالله السباعي، والسفينة المسماة (النشيط)، قادها النوخذة خميس سعيد بن الكديش[2].

التاجر علي إبراهيم نور الصومالي

وهو أحد أفراد الجالية الصومالية الذين نشطوا في التجارة البحرية في عدن، وامتلك بعض السفن الشراعية، واشترى بعضها من الهند وعمان، وتولى قيادتها أبناء الحامي منهم النوخذة علوي صالح مكنون تنخذ في سفينة من نوع الكوتية الهندية تسمى (الطيارة)، والنوخذة عبدالله محمد باشعيب تنخذ في سفينة زاروق، والنوخذة عمر سعيد المقدي تنخذ في سفينة غنجة عمانية[3].

ثالثًا: ربابنة حضرموت وعلاقتهم التجارية بميناء عدن

يعدُّ ربابنة حضرموت من أقدم الربابنة الذين أسهموا في إنعاش ميناء عدن ملاحيًا وتجاريًا عبر عصور التاريخ المختلفة، وفي القرن الرابع عشر

(1) السفينة ما قبل المكينة، مرجع سابق، ص99، 131.

(2) نواخذة السفن الشراعية، مرجع سابق، ص63- 69.

(3) نواخذة السفن الشراعية ، مرجع سابق، ص35، 53، 60.

الهجري كان لهم صلة حميمة به كما ألمحنا إليه في الأسطر السابقة، فكانوا يتسابقون في قيادة سفن تجار عدن، ويتنافسون في مهاراتهم القيادية لها، وفي هذا المبحث نذكر نماذج فقط من أولئك الربابنة من أبناء الحامي، والديس الشرقية، ودورهم الملاحي والتجاري في ميناء عدن.

أولًا: ربابنة الحامي

ربطت ميناء الحامي بميناء عدن علاقات ملاحية وتجارية حميمة، واشتهرت في ميناء عدن بعض البيوتات الحامية مثل آل واكد، وآل بن شحنة، وآل باصالح، وآل باطايع وغيرهم، ومارس أبناؤها التجارة والأعمال الحرة، وكانت بيوتهم مفتوحة لأبناء الحامي وغيرهم من أبناء ساحل حضرموت، وقد أسهم أبناؤهم وأحفادهم بعد ذلك في النهضة الحضارية لمدينة عدن، فمنهم من صار طبيبًا، ومنهم من صار مهندسًا، ومنهم من صار معلماً أو أستاذًا في جامعة عدن، وهم كثير منهم الشيخ مبارك سعيد بن شحنة وإخوانه عبيد وعمر، والدكتور عبدالله عمر ابن شحنة، ود. عوض مبارك بن شحنة، والأستاذ عوض مبارك واكد، ومن أشهر ربابنة الحامي الذين أسهموا في النشاط الملاحي والتجاري لميناء عدن في القرن الماضي هم:

❂ الربان محمد بن عوض عيديد (1282-1358هـ)

وهو من الربابنة المخضرمين، عرف ببلدته الحامي كمعلِّم بحري بارز تتلمذ على يديه أعداد من الربابنة المعروفين الذين زخرت بهم مدينة الحامي، كما زخرت بالملاحين العظام عبر تاريخها البحري المجيد.. تحدث عنه معاصروه وكل من عمل تحت إمرته بأنه الربان المعلم المرشد

ذو الذكاء الفطري، وحكوا عنه ما يدل على قدرته على التنبؤ بكوارث البحر ومتغيرات الأنواء قبل حلولها، يحدثنا مساعده في إدارة السفينة الربان سعيد بن محمد المقدي عنه بأنه كان لا يراقب حركة سير السفينة من على سطحها كما يفعل عموم الربابنة، بل كان دائم الخلوة بغرفة في أسفل السفينة قارئًا ومتعبدًا، ولا يصعد إلى أعلى إلا عند ضرورة الإرشاد باتخاذ اتجاه معين، وعند قياس ظل الشمس ظهرًا، وليلًا لمراقبة النجوم لمدة قصيرة.

وكان في مدة توقف الملاحة البحرية -وهي أشهر غلق البحر واشتداد الرياح الجنوبية الغربية- يقف أمام منزله بميناء الحامي ويقيس ظل غاية الشمس ودرجات ميلها في ذلك اليوم وكل يوم، ويدونها في مذكرته، فهو لا يعتمد في حساباته على قياس الآخرين، ولذلك نجد فوارق في الدقائق بين حساباته وجداول حسابات الربابنة الآخرين[1].

كانت له علاقات حميمة بكبار تجار عدن، ومنهم التاجر أمان صلاح أمان، وقد تولى قيادة إحدى سفنه التجارية المسماة (فتح السلام)، وبدأ رحلاته عليها إلى الهند وشرق أفريقيا والبصرة، جالبًا البضائع المتعددة، كالأخشاب، والتمور، والبهارات وغيرها. ومكث مبحرًا على سفن التاجر أمان صلاح مع زميله النوخذة سالمين أحمد صواطر، الذي كان نوخذة أيضًا لسفينة أمان صلاح الأخرى المسماة (مبشر) حتى عام 1335هـ[2].

(1) عبدالرحمن عبدالكريم الملاحي، ملامح من التداخل المعرفي بين ربابنة اليمن وعمان، ص121، 122.

(2) باهارون، الربان محمد عوض عيديد ومدونته البحرية، ص38.

ثم تولى قيادة سفن التاجر الشهير الشيخ محمد بن عمر بازرعة، وتولى قيادة سفينته المسماة (الميمون) عام 1335هـ (1916م)، ومكث مبحرًا بها عدة سنوات، ثم انتقل إلى السفينة المسماة (فتح الخير) الملقبة بـ(أبوديك)، وقد مكث مبحرًا على سفن التاجر بازرعة لمدة اثنين وعشرين سنة[1].

وقد اعتمد عليه الشيخ بازرعة في نقل بضائعه التجارية كالأخشاب من الهند إلى حضرموت وعدن والحبشة، ولهذا كثرت رحلاته البحرية إلى مينائي كاليكوت وبومباي، كما اعتمد عليه بعد وفاته أبناؤه علي، وعبدالرحمن، وعبدالكريم في تجارتهم، وينتدبونه كمرشد لسفنهم الشراعية في عرض المحيط الهندي حتى تقاعده عن الخدمة البحرية في عام 1355هـ (1936م)[2].

الربان محمد بن عبدالله بن سالم باعباد (1304-1401هـ)

من أشهر ربابنة حضرموت المتأخرين الذين ودعوا الملاحة البحرية الشراعية بما تحمله من ذكريات، وكانت له علاقة بميناء عدن منذ نعومة أظفاره، كما يحدثنا عنها في مذكراته الخطية والصوتية عندما عمل عند عدد من التجار الحضارمة والعدنيين، ثم ارتبط بكبار التجار في قيادة سفنهم التجارية الضخمة التي تجوب حوض المحيط الهندي.

رحل إلى عدن عام 1312هـ وعمره ثمان سنوات وعمل عند التاجر أبي بكر عقبة مقابل مرتب شهري ربيتين، ثم عمل عند التاجر عبدالرحمن

(1) ينظر: محمد باهارون، الشيخ محمد عمر بازرعة ودوره في تجارة المحيط الهندي، ص76، 77.

(2) الربان الفلكي محمد عوض عيديد، مرجع سابق، ص39، 40.

ابن عثمان على قضاء حوائجهم مقابل ثلاث ربيات شهريًا، ثم عمل كابا في السفن الشراعية، وتاجرًا بين ميناء عدن وميدي في الحلويات وغيرها. ثم تولى قيادة سفينة المبشر ملك التاجر العدني أمان صلاح في عام 1335هـ، وأول رحلة أبحر بها إلى ميناء مسقط وحمل عليها بضائع عدد من التجار إلى ميناء المكلا وعدن وشقرة، ثم حمل من عدن ألف صندوق من مادة القاز (الكيروسين)، وبعض البضائع للتجار آل أبوسبعة من عند وكيلهم في عدن ينين وأبحر بها إلى ميناء المكلا.[1]

وهكذا كان يتردد سنويًا على ميناء عدن على متن السفن القادري والقنبوس ملك آل باشراحيل تجار الشحر حتى اشتهر صيته في ميناء عدن، وعندها رشحه التاجر الكبير محمد عمر بازرعة لقيادة سفنه الشراعية، وأول سفينة تولى التربنة فيها هي سفينة الميمون، ثم سفينة الهلال، ثم سفينة الزاهر، ومكث مبحرًا عليها لمدة أربعين عاما.[2] وكانت له في ميناء عدن ذكريات خالدة في مدة ازدهار الملاحة الشراعية بين موانئ جنوب الجزيرة العربية، سطر بعضها في مذكراته الصوتية والكتابية التي تعد أول مذكرات بحرية يكتبها ربان حضرمي معاصر.

الربان شيخ بن محمد بن عمر باعباد المتوفى سنة 1397هـ.

وهو من الربابنة الذين كانوا ينقلون البضائع والركاب من موانئ حضرموت إلى ميناء عدن، وقد أرخ له المؤرخ القدير محمد عبدالقادر بامطرف إحدى رحلاته التجارية إلى عدن في عام ١٦٣١هـ، في كتابه القيم

(1) صفحات من حياة الربانين باعباد وباهيال، مرجع سابق، ص20.
(2) أبطال منسيون من ربابنة الملاحة العربية، مرجع سابق، ص32.

(الرفيق النافع على دروب منظومتي الملاح باطايع) قائلًا: «في شهر ديسمبر سنة ١٩٤٢م سافرت من المكلا إلى عدن على سفينة شراعية ربانها الملاح شيخ بن محمد باعباد (من أبناء الحامي)، وفي صباح أحد الأيام كانت سفينتنا على مقربة من قرية شقرة، وكنا نشاهد جبل الفضلي ممتدًا في مؤخرة السفينة، ثم شاهدت الملاح باعباد يتبادل الرأي مع صرنج (نائب الناخوذة) السفينة، وبعد ذلك ألقى تعليمات لم أفهم معناها إلى السكوني ثم وضع يده على كتف الصرنج وقال بصوت مسموع:

والعقرب الآن مجراك منها لسيلان

تشوف شمسان بندر عدن سلطنيه

فسألته عن هذه الرموز المنظومة وعن الناظم، فشرحها لي وحدثني عن الملاح باطايع، ولم أكن قد سمعت به من قبل، ومنذ ذلك اليوم أصبح الملاح باطايع موضع اهتمامي.

ومعنى هذه الرباعية أن السكوني جعل مسار السفينة من شقرة في اتجاه جنوب غربي – نجم العقرب– وهذا الاتجاه يمر بالسفينة قريبًا من رأس سيلان، ثم بعده سوف نرى جبل شمسان عاليًا على يمين السفينة.

وقد كان ... ففي حوالي الساعة الثانية عشر ظهرًا شاهدنا ساحل حقات على البعد مخفيًا بين جبل صيرة ورأس مرشق، ثم نزلنا على رأس مرشق جاعلينه إلى يميننا، وبعدها أصبح شمسان إلى يميننا ثم دارت السفينة وألقت مرساها بين جبل حسان والتواهي إلى أن أذن لها بالدخول،

وعندها اقتادها المرشد إلى مطرح المعلا في الساعة السادسة مساء»[1].

الربان أحمد سعيد باهيال (1322-1400هـ)

وهو من الربابنة الحضارمة المتأخرين الذين لهم معاملات تجارية نشطة بين موانئ حضرموت وعدن وظفار، وقد انطلق من ميناء عدن التي وصفها بقوله في منظومته البحرية: (عدن مدينة وفيها مجمع السنجار)، في رحلات تجارية عديدة لكبار تجارها من آل بازرعة، وفي سفينتي (الرياض) و(السعيد) لباشنفر إلى كراتشي، وعمان، وشرقي إفريقيا.

يحدثنا في مذكراته أنه أبحر «في سنبوق باصالح، واسمه (سريع الخير)، وكان عمري آنذاك 27سنة، وكنت في رتبة صرنج، وسافرنا به إلى عدن، وشحنا من عدن طعام مظفر وركاب (90) نفر إلى مصوع، وبعد سفرنا من عدن في الصفاريات صادفنا ضربة، وراح علينا الفرمال، وطول الليل ونحن في حالة، ورمينا شيء من المال، وكان قدامنا شعب ولكن الله ستر علينا، وقدم الصباح وسلمت الحال والأرواح، ووصلنا إلى اليمن وعدن وأرض المهرة وجبوتي»[2].

وفي سنة 1345هـ تولى قيادة سفينة الجوهرة، وشحنها بالملح لجماعة من التجار من ميناء عدن والحامي، وأبحر بها إلى ميناء زنجبار بشرق أفريقيا، ولما تم فحص الملح قامت حكومة زنجبار بإتلاف معظمه لعدم مطابقته للمواصفات المطلوبة[3].

---

(1) الرفيق النافع، ص24.
(2) صفحات من حياة الربانين باعباد وباهيال، مرجع سابق، ص85- 88.
(3) المرجع السابق، ص91.

وفي سنة 1347هـ سافر في سفينة (جاد الكريم) ملك التاجر عبدالرحمن محمد بازرعة، وكان برفقته (سنجار) النوخذة محمد سالمين محروس، والنوخذة عمر سواد، وقد شحنها ملحًا من عدن إلى ممباسا بشرق أفريقيا باسم التاجر برمي، وسعر الطن 60ربية. وبعد تصريفه في ممباسا نوّل - أي حمل - بُن إلى ميناء جدة مع رفيقه عمرسواد نولون - أي أجرة - الطن 150ربية، ودفعت الأجرة مقدمًا[1].

وفي سنة 1353هـ سافر من عدن إلى البصرة في السنبوق المسمى (المنتصر) ملك أحمد سليمان البسام، وكان الطالع من ميناء عدن إلى ميناء مسكت (مسقط) بسلطنة عمان من وكالة التاجر الهندي الحاج لالا عدد ثلاث سيارات في صناديق باسم السلطان سعيد بن تيمور، وكذلك بعض البضائع المتنوعة، وكان برفقته (سنيار) النوخذة سالم عوض بالليل في السنبوق المسمى (حصن الفرج) ملك التاجر عبدالرحمن بازرعة، ومعه بضاعة إلى ميناء دبي، وتوجهنا من عدن إلى المكلا وفيها أكمل شحنة السفينة بالرز والليم اليابس إلى مينائي مسكت والبصرة، ورفيقه أكمل بقية شحنة السفينة بالبضائع من المكلا والشحر إلى ميناء ظفار[2].

وفي عام 1357هـ سافر في سفينة الميمون ملك التاجر أحمد عبدالله باسويد، وشحن من ميناء عدن بعض البضائع، ومن ميناء شقرة طلع معه 130راكبًا متوجهين إلى ميناء جوادر بساحل الباكستان، بواسطة مسؤول جمرك عدن صديقه محمد خان، والدلال أحمد علي المحلوي الذي

(1) صفحات من حياة الربانين باعباد وباهيال، مرجع سابق، ص92.

(2) المرجع السابق، ص97.

اتفق مع مالك السفينة باسويد على أن تكون أجرة النفر الواحد إلى جوادر 110 شلنًا[1].

هذه بعض الرحلات التجارية التي أبحر بها الربان باهيال من ميناء عدن إلى موانئ عمان والبصرة والباكستان والخليج العربي، دوَّنها لنا في مذكراته القيمة، واصفًا لنا ما يلاقونه في تلك الأسفار من مخاطر وزوابع وأعاصير، وتبين لنا عمق العلاقة القائمة بين الربابنة الحضارمة والتجار العرب والهنود في عدن، وكذلك علاقتهم الحميمة بالحكام العرب ومنهم سلطان عمان السيد سعيد بن تيمور الذي استقبله بالترحيب وأكرم وفادته، وهنأه على سلامته مع بحارته وسياراته التي نقلها من عدن، من ذلك الطوفان البحري الخطير الذي حدث في بحر عمان وتحطمت فيه (46) سفينة من نوع السنبوق والبدن والعبري ما بين مينائي ريسوت وسدح بإقليم ظفار، ومنها سفينة رفيقه النوخذة بالليل انكسرت فيها دفة السكان، ومرض هو مع عدد من بحارته وأدخلوا إلى مستشفى مسقط، وتوفي النوخذة بالليل ودفن بميناء مسقط، وقام الربان باهيال بإنقاذ بحارة السفن المنكسرة وهم ما يقارب 130 شخصًا، ونقلهم إلى بلدانهم تلبية لرغبة السلطان سعيد بن تيمور الذي أمره أن يتكرم بنقلهم إلى بلدانهم حسب الأعراف البحرية السائدة بين البحارة العرب[2].

(1) المرجع السابق، ص108.

(2) للمزيد ينظر: صفحات من حياة الربانين باعباد وباهيال، مرجع سابق، ص98-100.

ثانيًا: ربابنة الديس الشرقية

يعد أبناء الديس الشرقية من أكثر الحضارمة الذين ارتبطوا ارتباطًا وثيقًا بميناء عدن، ومارس منهم الكثير حرفة الملاحة والتجارة، وقضوا عشرات السنوات من أعمارهم في ميناء عدن متنقلين على السفن التجارية لكبار التجار مثل البس وآل بازرعة وباشنفر.

وبالنسبة لعدد الملاحين من أهل الديس الذين ظلوا يعملون على السفن التابعة لتعاونية النقل البحري في عدن قبل ضمها إلى شركة الملاحة البحرية؛ فإن عدد أهل الديس منهم كان الأكبر، يليهم في ذلك أهل الحامي، مع أعداد بسيطة من أهالي المكلا والشحر وقصيعر.[1]

وقد كان أولئك الملاحون نواخيذ وبحارة رجالًا ذوي همة عالية، وكانوا بحجم العمل الكبير الذي كانوا يقومون به بين موانئ عدن وحضرموت وغيرها من موانئ المحيط الهندي والبحار والخلجان المجاورة له، وشكلوا في الماضي القريب مع غيرهم من الملاحين الحضارم الآخرين رافدًا مهماً في تزويد الأسواق المحلية بمختلف المواد التي كانوا يجلبونها من البصرة والهند وسواحل الصومال وشرق إفريقيا، وكانت الأسماك المجففة والصيفة والنورة وفوائض بعض المحاصيل الزراعية في بعض المواسم من ضمن الصادرات التي كان أولئك الملاحون يتاجرون فيها أو يقومون بنقلها على سفنهم الشراعية، بالإضافة إلى نقل المسافرين

---

(1) محمد عوض محروس، مكانة أهل الديس في الملاحة والتجارة البحرية في ساحل حضرموت، مجلة خلفة، ص19، العدد الثالث مايو 2009م.

من وإلى حضرموت. وقد برز منهم الربابنة والنواخذة عبود باخبازي، وعبدالرحيم حوري، وعبدالله عبدالرحيم حوري، وعلوي عبدالله المقدي، ومبارك نصيب، وسالم عبيد بسيس، وسالم محفوظ مفلح، وعبدالله حمدون باعويضان، وعلي عوض الشقري، وعوض علي اليزيدي، وغيرهم من الذين أفنوا حياتهم في ذلك العمل الصعب، ولم يأخذوا من متاع الدنيا إلا أقل القليل، وبعضهم غادر دنيانا الفانية ولم يترك فيها حتى سكنًا لأسرته، وصار في عداد أولئك الذين انطبق عليهم المثل القائل: (نوخذة في عدن في الديس داره عريش)، ولكنهم تركوا لنا أسماء لامعة وسمعة طيبة تشهد لهم بالعمل في البحر والمعرفة بشؤونه[1].

معالمة الديس وصناعة السفن الخشبية في ميناء عدن

نبغ العديد من أبناء الديس الشرقية من أسرتي آل بن ربيد، وآل بازياد في صناعة السفن الخشبية، والسنابيق الحضرمية والعدنية منذ مطلع القرن الرابع عشر الهجري، على طول سواحل جنوب الجزيرة العربية من المهرة إلى عدن.

وقد أدَّى أهل الديس الشرقية دورًا بارزًا على الصعيد الإقليمي في خطوط الملاحة التي يهيمن عليها في عدن كبار ملاك السفن من آل بازرعة، آل باشنفر، آل باراس، آل باسودان، وكذا شركة البس التي كانت في العهد البريطاني للمستعمرة عدن، وفي النشاط الملاحي في قيادة السفن وصناعتها للمنطقة الحرة – عدن – آنذاك. تعدُّ عائلة آل بن ربيد هي صاحبة الريادة في وشارة السفن الشراعية التي ورثتها عن الآباء والأجداد،

(1) مكانة أهل الديس في الملاحة والتجارة البحرية، مرجع سابق، ص20.

وقامت بصناعة عشرات السفن لتجار عدن على ساحل المعلا،[1] ومن أشهرهم:

- فرج سالمين بن ربيد، قام بصناعة السفينة المسماة (النصر) على ساحل بازرعة بمنقطة المعلا، وهي أكبر السفن حمولة على امتداد الجزيرة العربية والخليج آنذاك.
- محمد سالم بن ربيد (مريوح)، قام بصناعة السفينة المسماة (الهاشمي) الملقب (شنجم) على ساحل بازرعة بالمعلا.
- محمد سالم عبيد بن ربيد، قام بصناعة السفينة المسماة (الشاذلي) على ساحل باسودان بالمعلا.
- صالح عوض بن ربيد، قام بصناعة السفينة المسماة (الرياض) على ساحل بازرعة بالمعلا.
- سعيد عوض سالمين بن ربيد، قام بصناعة السفينة المسماة (السعيد) على ساحل جزيرة العمال (العبيد سابقا).
- سعد عوض بن ربيد (السويني)، قام بصناعة السفينة المسماة (الخرطوم) على ساحل باسودان بالمعلا.
- محمد عبدالله بازياد، قام بصناعة السفينة المسماة (فتح الباري) على ساحل باسودان بالمعلا.
- سعيد عبدالله بن ربيد، قام بتجديد السفينة المسماة (المنشية) على ساحل باسودان بالمعلا.
- مبارك عبدالله بن ربيد، قام بصناعة السفينة المسماة (فلسطين) على ساحل باسودان بالمعلا[2].

(1) الدور الإقليمي لمدينة الديس الشرقية في الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص23.
(2) السفينة ما قبل المكينة، مرجع سابق، ص21.

ومن السفن التي أسهم أهل الديس في صناعتها وقيادتها:

سفن الملاحة التابعة للشيخ علي محمد بازرعة وهي: جراد، وتونس، وتناصور الطائف، وفتح الباري، والمروة، والصفا، ونور البحر، والديس، وقد تمت وشارتهن على ساحل المعلا من قبل المعلمان فرج سالمين بن ربيد، وسعيد عوض بن ربيد.

وسفن الملاحة التابعة للشيخ عبدالرحمن محمد بازرعة وهي: الفضل، وصنعه محمد سالم بن ربيد، وأول نوخذة عليه سالم عبدالرحيم شيخان. أما المنصور، وحصن الفرج، والعلوي، والجبر، والسهالة، ونور البحر، والهاشمي، وفتح السلام فقد تمت وشارتهن على يد المعلم محمد سالم بن ربيد، وتسلم قيادة هذه السفن بالترتيب: سالم عبدالرحيم شيخان، وسالم بالليل، وأحمد سعيد المقدي، وأحمد الفيل، ونصيب جمعان، وعبدالله محمد مقبل، ومحمد عمر الكسادي، ومبارك نصيب جمعان.

وسفن الملاحة التابعة للشيخين محمد وسالم باشنفر وهي: المبشر، وتم تجديده في ساحل المعلا على يد معالمة آل بن ربيد، وسنبوق الغويري المسمى (أبو مرايا)، وتم تجديده على ساحل المعلا بواسطة المعلم سعيد عبدالله بن ربيد وصالح باسلامة وسالمين باسلامة، وتولى قيادته النوخذة علي سعيد حمدين، وسنبوق الرياض، وشره المعلم صالح عوض بن ربيد في ساحل المعلا، وأول نوخذة له سعيد عمر حوري، وسنبوق زمزم، وشره فرج سالمين بن ربيد، وأول نوخذة له غوث أحمد باوزير. وسنبوق السعيد، وشره سعيد عوض بن ربيد عام 1953م ومعاونيه من آل ابن ربيد، وآل بازياد، وآل باسلامة، وأول نوخذة عليه سعيد عمر حوري[1].

---

(1) الدور الإقليمي لمدينة الديس الشرقية في الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص23.

قباطنة الديس في قيادة البواخر التجارية بميناء عدن

هناك عدد من أبناء الديس عملوا قباطنة على ظهر البواخر التجارية في ميناء عدن وبعضهم يحمل شهادات علمية عليا منهم:

- القبطان عادل عبدالله أحمد السباعي: حاصل على شهادة الماجستير في علوم الملاحة البحرية من السويد، عمل قبطانًا على ظهر البواخر المحلية عدن– المكلا- بريم، التابعة لشركة خطوط اليمن البحرية، ثم عمل مرشدًا للبواخر في الإمارات العربية المتحدة عندما اختير من قبل هيئة الموانئ.
- القبطان عبدالله سعد المنصوري: عمل قبطانًا في الباخرة (بربرة) ملكية شركة البس الملاحية البحرية بعدن، ثم اختير مرشدًا للبواخر من قبل هيئة الموانئ بدولة الإمارات العربية المتحدة، توفي بالديس عام ٢٠٠٥م.
- القبطان عبدالكريم سالم الكسادي: قبطان الباخرة (اردنتي) ملكية آل باشنفر، ثم انتقل للعمل إلى دولة الكويت، وعين مرشدًا بحريًا في ميناء الشعيبة.
- القبطان يوسف محمد شماخ: قبطان الباخرة (رأس بير) ملكية شركة البس الملاحية البحرية بعدن، ثم انتقل إلى الباخرة بريم ملكية شركة خطوط اليمن البحرية، ووافته المنية بعدن أواخر الثمانينات.
- القبطان أحمد سالم الشقري: يحمل رتبة عسكرية (عقيد) قائد إحدى القطع البحرية العسكرية، ووافته المنية في عدن في التسعينات[1].

(1) السفينة ما قبل المكينة، مرجع سابق، ص131.

خاتمة

لقد نشط ربابنة حضرموت في الملاحة والتجارة البحرية بين عدن وموانئ حضرموت وبقية موانئ جنوب الجزيرة العربية، وكانت لهم صولات وجولات في ملاحة المحيط الهندي وتجارته، حتى نعتهم الأستاذ حسن صالح شهاب الباحث في تاريخ العرب البحري بقوله: «لا نغالي إن قلنا إن الحضارمة بحق كانوا فينيقيي المحيط الهندي»(1).

وكانت عدن في بدايات القرن الثالث عشر الهجري تمر بمرحلة عصيبة من التلاشي الاقتصادي، وكانت أهميتها التجارية أقل من أهمية المخا، التي تعد في ذلك الوقت أعظم ميناء تجاري في اليمن؛ ولهذا قصدها الربان الحضرمي سعيد سالم باطايع في رحلته الملاحية التي أبحر بها من ميناء مسقط إلى المخا في عام 1220هـ/ 1805م(2).

ولما ازدهر النشاط التجاري لميناء عدن بعد ذلك في مطلع القرن الرابع عشر الهجري؛ قصدها الحضارمة من ربابنة وتجار وفتحوا بها المحلات والوكالات التجارية، وأسهموا في ازدهار ذلك النشاط التجاري والملاحي العالمي حتى العقدين الأخيرين من القرن الرابع عشر، ثم تقلص ذلك النشاط الحيوي للحضارمة في حوض المحيط الهندي بسبب ظهور البواخر التجارية الضخمة، وبقي نشاطهم مقتصرًا بين الموانئ الداخلية بين عدن والمكلا وجيبوتي، وعمل حينها عدد من نواخذة الديس والحامي في ميناء

(1) أضواء على تاريخ اليمن البحري، مرجع سابق، ص248.
(2) الرفيق النافع، مرجع سابق، ص18.

عدن ملاحين على متن السفن والبواخر التي تسيرها محركات الديزل التي أدخلها التجار الحضارمة وغيرهم على سفنهم منذ عام1950م- كما تبينه سطور هذه الدراسة. ومكثوا مبحرين عليها حتى عام 1972م عندما حصل التأميم الذي فرضته حكومة الحزب الاشتراكي، وحدثت انتفاضة البحارة على سفن القطاع الخاص، وتشكيل تعاونية النقل البحري في عدن، ثم تم دمجها في شركة الملاحة البحرية المملوكة للدولة. ويعدُّ ذلك الإجراء بداية النهاية للنشاط الملاحي والتجاري في ساحل حضرموت، وعلى إثره توقف ما تبقى من أسطول النقل البحري المتهالك للحضارم؛ بسبب تعثر صيانتها، وهكذا انتهت الملاحة والتجارة البحرية للحضارم كنشاط اقتصادي ربط حضرموت منذ القدم بعدد كبير من البلدان الآسيوية والإفريقية بعلاقات اقتصادية وإنسانية مختلفة[1].

هذه لمحات وجيرة من نشاط ربابنة حضرموت الملاحي والتجاري في ميناء عدن في القرن الرابع عشر الهجري، وعلاقتهم الحميمة بذلك الميناء التاريخي العريق، وتوصي هذه الدراسة بالنقاط الآتية التي نأمل لها أن تنال مزيد عناية من المختصين:

- دراسة العلاقات الملاحية البحرية والتجارية بين ميناء عدن، وبقية موانئ شبه الجزيرة العربية والهند وإفريقيا عبر القرون.
- البحث عن أرشيفات الوكالات التجارية للتجار العرب والأجانب ودراستها.

---

(1) محمد محروس، البحر في تراث حضرموت، مجلة آفاق التراث الشعبي، ص78، 79، العدد الأول يناير-يونيو 2007م، اتحاد الأدباء والكتاب اليمنيين - حضرموت.

- دراسة الدور الحضاري للتجار الحضارمة في ميناء عدن في المجالات الدينية والاجتماعية والاقتصادية.
- البحث عن مذكرات وروزنامات ومدونات الربابنة الحضارمة والعرب والقيام بتحقيقها ودراستها ونشرها.

إن العلاقة الملاحية والتجارية التي ربطت الحضارمة بميناء عدن متشعبة المجالات، وقد كان ربابنة حضرموت عبر عصور التاريخ الدينمو المحرك لتجارة ميناء عدن، يبحرون بها على سفنهم الشراعية إلى الحجاز، والحبشة، وشرقي إفريقيا، والهند، وعمان، والبصرة، وموانئ الخليج العربي، وما تحدثنا عنه في هذه الدراسة المختصرة إنما هو غيض من فيض، ونموذج للتدليل فقط، وإلا فالموضوع ثري بمعلوماته يحتاج مزيد بحث وعناية، نأمل من أصحاب الاختصاص الاهتمام به لإبراز ذلك التاريخ الحضاري الملاحي والتجاري المجيد .. والله ولي التوفيق.

محمد علوي عبدالرحمن باهارون

الحامي/ 28 أبريل 2017م

المصادر والمراجع

١. بامطرف، محمد عبدالقادر، الرفيق النافع على دروب منظومتي الملاح باطايع، مطبعة السلام، عدن ١٩٧٢م.

٢. باهارون، محمد علوي، الربان محمد عوض عيديد ومدونته البحرية، دار الحامي للدراسات والنشر ٢٠١٧م.

٣. باهارون، محمد علوي، الشيخ محمد عمر بازرعة ودوره في تجارة المحيط الهندي، الشيخ محمد عمر بازرعة ودوره في تجارة المحيط الهندي، دار الحامي للدراسات والنشر ٢٠١٣م.

٤. باهارون، محمد علوي، سطور من حياة الربان عبدالكريم سالم الكسادي، الكتاب التذكاري السنوي لجائزة الشيخ سالم سعيد باحمدان لرواد خدمة المجتمع في حضرموت ٢٠١٢م.

٥. باهارون، محمد علوي، صفحات من حياة الربانين محمد عبدالله باعباد وأحمد سعيد باهيال، الشيخ محمد عمر بازرعة ودوره في تجارة المحيط الهندي، دار الحامي للدراسات والنشر ٢٠١٢م.

٦. البسيري، محفوظ سعد، الدور الإقليمي لمدينة الديس الشرقية في الملاحة البحرية، مجلة خلفة، العدد الثالث مايو ٢٠٠٩م، جمعية التراث والآثار بالديس الشرقية.

٧. خواطر، عوض عمر، مقابلة شخصية أجراها معه الباحث بتاريخ ١٥/ ١٠/ ٢٠٠٠م.

٨. رابضة، أحمد صالح، الصلات التجارية البحرية بين عدن وعمان، نموذج الوكالات والبيوتات التجارية ذات النمط المحلي رابضة

- دريقان- بديه ١٩٤٠ -١٩٧٠م، من أبحاث ندوة التبادل الحضاري العماني اليمني فبراير ٢٠١٠م، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان.

٩. السقاف، عبدالرحمن بن عبيدالله، إدام القوت معجم بلدان حضرموت، مكتبة الإرشاد - صنعاء، الطبعة الأولى ٢٠٠٢م، تحقيق إبراهيم أحمد المقحفي وعبدالرحمن حسن السقاف.

١٠. شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري، دار العودة بيروت، الطبعة الثانية ١٩٨١م.

١١. الكسادي، بدر أحمد، أبطال منسيون من ربابنة الملاحة البحرية العربية، اعتنى به محمد علوي باهارون، هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة، أبوظبي ٢٠١٢م.

١٢. الكلدي، محمد قاسم، السفينة ما قبل المكينة، التراث البحري لحضرموت بنفحات بحرية من تاريخ مدينة الديس الشرقية، اعتنى به طاهر ناصر المشطي، ط١ ٢٠١٣م، بدون مكان نشر.

١٣. محروس، محمد عوض، البحر في تراث حضرموت، مجلة آفاق التراث الشعبي، العدد الأول يناير - يونيو٢٠٠٧م، اتحاد الأدباء والكتاب اليمنيين - حضرموت.

١٤. محروس، محمد عوض، مكانة أهل الديس في الملاحة والتجارة البحرية في ساحل حضرموت، مجلة خلفة، العدد الثالث مايو ٢٠٠٩م، جمعية التراث والآثار بالديس الشرقية.

١٥. الملاحي، عبدالرحمن عبدالكريم، ملامح من التداخل المعرفي بين

ربابنة اليمن وعمان، وزارة التراث والثقافة, الطبعة الأولى، مسقط عمان ٢٠٠٦م .

١٦. باعامر، سالم أحمد، نواخذة السفن الشراعية في حضرموت والمهرة، ترتيب محمد علوي باهارون ، دار الحامي للدراسات والنشر، الطبعة الأولى ٢٠١١م.

أهمية عدن الملاحية والعسكرية
في سياسة بريطانيا بعد الحرب العالمية الثانية

د. محمود علي محسن السالمي

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المشارك، جامعة عدن

مدخل

كان لدى بريطانيا ما يكفيها من الأسباب التي دفعتها لاحتلال عدن في يناير 1839م، ففضلاً عن خوفها من أن تقع بيد محمد علي باشا الذي كانت قواته تتمدد في سواحل جنوب غرب الجزيرة العربية، ورغبتها في كسر التفوق الأمريكي في تجارة البن مع اليمن[1]، فقد كانت أهميتها الملاحية والعسكرية، بحسب ما ذكره حاكم الهند البريطاني في خطابه إلى إدارة شركة الهند الشرقية، في 27 فبراير 1838م؛ لا تقدر بثمن، فهي من وجهة نظره تصلح كمحزن للفحم، طول فصول السنة، وكملتقى للسفن السالكة طريق البحر الأحمر، وكقاعدة عسكرية قوية، يمكن بواسطتها حماية التجارة في الخليج العربي، والبحر الأحمر[2].

وكما هو معروف، فقد ظل ميناء عدن بحكم موقعه الجغرافي الممتاز، ميناءً مشهورًا على مر العصور. واختلفت درجة نشاطه وحركته من عصر إلى آخر تبعًا للظروف التي كانت تحيط به[3]، أكانت من جهة البر أو من

(1) Z. H. Kour: The history of Aden, 1839-72, London, 1981, p9.

(2) سلطان ناجي: التاريخ العسكري لليمن، دار العودة، بيروت، ط2، 1988م، ص12.

(3) ديفيد ليدجر: الرمال المتحركة (البريطانيون في الجنوب العربي) ترجمة: د. منال سالم حلبوب، ط1، 2012، ص21.

جهة البحر، ففي أوقات كان يزدهر بالنشاط والحركة، وأوقات أخرى كان يضعف ويهمل، وأثرت عدة عوامل في تراجع نشاطه بعد القرن السادس عشر وحتى خضوعه للبريطانيين، منها: أعمال القرصنة البحرية والمواجهات بين الدول المتنافسة في البحار المحيطة به، واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح الذي أثر سلبًا على حركة الملاحة التي كانت تمر عبره، فضلًا عن اشتداد الصراعات المحلية في ذلك الوقت التي أسهمت في تدهور حركته التجارة مع مناطق الداخل.

وتضاعفت أهمية ميناء عدن بدرجة كبيرة بعد افتتاح قناة السويس في سنة 1869م[1]، إذ جعلت من الطريق الملاحي الذي يمر عبر البحر الأحمر ليس أقصر طريق يربط الشرق بالغرب فحسب، بل وأسهلها على الإطلاق، ولذلك فقد كان شغل الإدارة البريطانية الشاغل في الهند، التي ظلت تشرف على عدن حتى سنة 1937م؛ هو توفير الحماية اللازمة لاستمرار حركة السفن البريطانية عبر ذلك الطريق المهم من تهديدات الدول المعادية[2]، لاسيما في أثناء الأزمات والحروب الدولية.

أهمية عدن الملاحية والعسكرية بعد الحرب العالمية الثانية

اختلفت أهمية عدن البحرية والعسكرية في سياسة بريطانية كثيرًا، قبل الحرب العالمية وبعدها، فقبل الحرب عندما كان الأسطول البريطاني في

(1) Glen Balfour-Paul: The end of empire in the Middle East, University of Cambridge, New York, 1992, P 56.

(2) جون بولدي: العمليات البحرية، ترجمة: د سيد مصطفى سالم، المطبعة الفنية، القاهرة، 1982، ص40-41.

ذروة أيامه، وكانت الحكومة البريطانية مسؤولة عن حكم عدد كبير من البلدان الواقعة في شرق السويس، وكانت تسيطر على طريق قناتها، وتحتفظ بأكثر من نصف جيشها في الهند، كانت «عدن» تمثل في تلك الأيام حلقة في سلسلة قلاع الإمبراطورية البريطانية الاستعمارية الكثيرة، التي كانت تمتد على طول الطريق التجاري البحري الذي يربط الشرق بالغرب، وأبرزها: جبل طارق ومالطة، وقبرص، والسويس، وعدن، وسنغافورة، وهونج كونج[1]. غير أن الأمر اختلف كثيرًا بعد الحرب العالمية الثانية، فلم تعد بريطانيا سيدة بحار منطقة الشرق الأقصى كما كانت من قبل، إذ خسرت جملة من مراكزها المهمة هناك، وانتقلت المسؤولية عنها بالكامل بعد سنة 1945م إلى الولايات المتحدة الأمريكية التي أصبحت صاحبة النفوذ البحري الأكبر في تلك المنطقة.

وعلى الرغم من أن بريطانيا بدت وكأنها مازالت تحتفظ بمركزها المسيطر من قبل في منطقة البحر الأبيض المتوسط ومنطقة الشرق الأوسط[2]. إلا أن الحقيقة كانت مغايرة لذلك الاعتقاد، فأوضاعها بعد تلك الحرب لم تعد تشبه في قليل أو كثير أوضاعها قبلها، فقد تراجعت قدراتها الاقتصادية والعسكرية بدرجة كبيرة، وتقلصت سلطاتها في أماكن كثيرة من العالم، ولذلك وجدت نفسها مضطرة للاعتماد بصورة أفضل على ما تبقى لها من مناطق استعمارية في العالم، وأهمها عدن[3]، التي كانت تتمتع بموقع بحري ممتاز، والتي عولت عليها كثيرًا في الحفاظ على ما تبقى لها من

(1) د محمود علي محسن السالمي: اتحاد الجنوب العربي، دار الوفاق، عدن، ط1، 2010، ص79.
(2) Gillian King : Imperial Outpost – Aden, London , Toronto ,1964 , p.7
(3) د.محمود السالمي: المرجع السابق، ص80.

مصالح وهيبة في العالم، وفي الوفاء بالتزاماتها وتعهداتها مع الدول الحليفة، ومع البلدان التي مازالت خاضعة لحمياتها في منطقتي الشرق الأوسط، والمحيط الهندي. ويمكن تلخيص الأهداف الملاحية والعسكرية التي توختها بريطانيا من عدن في ذلك الوقت في النقاط التالية:

- أن يكون لها دور في حفظ الأمن والاستقرار في عدن ومحمياتها، وذلك من خلال استقرار حامية عسكرية تضمن حفظ الأمن والاستقرار في مستعمرة عدن نفسها، وفي كل محميات الجنوب.

- أن يكون لها دور ملاحي وعسكري مهم في الشرق الأوسط والمحيط الهندي، وذلك من خلال إنشاء قاعدة بحرية وبرية وجوية قوية تعتمد عليها العمليات العسكرية البريطانية اللازمة لحماية محمياتها، ومواردها النفطية في الخليج العربي، ولتدافع بها عن مصالحها التجارية والعسكرية في الشرق الأوسط، والمحيط الهندي.

- أن يكون لها دور ملاحي وعسكري في الدفاع عن النظام الغربي، أو بمعنى آخر أن تشكل جزءً من إسهام بريطانيا العسكري في البحر والبر في الدفاع عن مصالح النظام العالمي الغربي في مواجهة النظام الاشتراكي الشرقي الذي كان يقوده الاتحاد السوفيتي.

أولًا: دور عدن العسكري والتجاري في عدن نفسها، وفي محمياتها

لقد ركزت بريطانيا اهتمامها بعدن، منذ احتلالها لها في يناير 1839م، على الدور التمويني والتجاري[1] لمينائها أكثر من أي شيء آخر، وحرصت في أثناء سياستها تلك على الاستفادة من ذلك الدور بأقل قدر ممكن

(1) د. فاروق عثمان أباظة: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1976م، ص231.

من التكاليف، ولذلك اعتمدت من جهة على قوة عسكرية صغيرة في عدن تستطيع أن تحفظ النظام في المدينة، ولا تتطلب الكثير من النفقات، واعتمدت من الجهة الأخرى على المعاهدات والهبات المالية مع زعماء الكيانات والقبائل المحيطة بعدن، لتأمين جانبهم، ولضمان عدم عرقلتهم لطرق القوافل التي تربط مناطق الداخل بميناء عدن.

وعلى الرغم من أن محاولة العثمانيين، الذين عادوا إلى شمال اليمن في سنة 1872م، مد نفوذهم إلى المناطق الجنوبية المحيطة بعدن، قد دفعت البريطانيين إلى عقد اتفاقيات حماية مع كل زعماء مشيخات الجنوب وسلطناته لربطهم بها أكثر، إلا أن وجودهم العسكري في عدن لم يتوسع، ولم يتمكن حتى من استعادة تلك المناطق المحمية التي وقعت تحت يد العثمانيين، والتي لم ينسحبوا منها إلا تحت تأثير الضغط الدبلوماسي[1].

وكشفت مواجهات الحرب العالمية الأولى بوضوح عن مدى تركيز اهتمام بريطانيا العسكري بعدن، وعجزها عن وفائها بالحماية التي وعدت بها زعماء محميات الجنوب، ولم تستطع القوة البرية المحدودة لبريطانيا في عدن أن تفعل شيئًا لصد الجيش التركي الذي توغل بسرعة في مناطق المحميات الغربية، وأصبح على مشارف عدن، ومع أن التعزيزات العسكرية التي وصلت إلى عدن من الهند[2] قد مكنت البريطانيين من وقف الهجوم التركي عند أطراف الشيخ عثمان في شمال مدينة عدن،

(1) د. جاد طه: سياسة بريطانيا في جنوب اليمن، دار الفكر، القاهرة، ط3، بدون تاريخ، ص278.

(2) Mark Connelly: The British Campaign in Aden, 1914- 1918. Journal of the Centre for First World War Studies, p5

إلا أنها لم تستطع أن تقدم شيئًا يذكر لتلك المناطق الجنوبية التي وقعت تحت الاحتلال العثماني وظلت تخضع له حتى نهاية الحرب.

ومع أن حالة التوتر التي شهدتها علاقة البريطانيين بالإمام أحمد، الذي خلف العثمانيين في حكم الشمال، والذي رفض الاعتراف بالحدود التي وقعوها مع العثمانيين قبيل الحرب[1]، قد دفعت بالبريطانيين إلى اتخاذ جملة من التدابير العسكرية، غير أن مضمون تلك التدابير كان يهدف إلى ضمان حماية وجودهم ومصالحهم التجارية والسياسية في عدن بالمقام الأول، ولعل أبرز تلك التدابير العسكرية بناء قاعدة عسكرية جوية في عدن في سنة 1928م، عهد لها حماية عدن ومحمياتها من أي اعتداء[2]، وكذلك تشكيل قوة عسكرية في المحميات، عرفت بجيش «الليوي» في المحميات الغربية، وجيش «البادية» في المحميات الشرقية، غير أن هذا الاهتمام العسكري البريطاني بمناطق محميات عدن تراجع بعد ذلك، لاسيما بعد توقيعهم مع الإمام يحيى على اتفاق صنعاء في سنة 1934م.

وعلى أية حال ففي الوقت الذي تضاعفت فيه أهمية عدن الملاحية والعسكرية في السياسة البريطانية بعد الحرب العالمية الثانية، فقد تزايدت فيه المخاطر على الوجود البريطاني فيها، ولعل أبرز تلك المخاطر:

أولًا: تجدد النزاع مع حكومة الإمام على أراضي المحميات، لاسيما على شبوة التي عدها الطرفين منطقة واعدة بالنفط.

(1) جون، سي، ولينكسون: حدود الجزيرة العربية، ترجمة: مجدي عبد الحميد، مكتبة مدبولي، القاهرة، دون تاريخ، ص240.

(2) Bernard Reilly: Aden and the Yemen, Colonial office , London , 1960, p.20

ثانيًا: المد القومي العربي الثوري، المدعوم من عبد الناصر، ومن الاتحاد السوفيتي الذي شكل خطرًا على مصالح الغرب بشكل عام، ومصالح بريطانيا بشكل خاص.

ثالثًا: الوضع السياسي الهش في المحميات، الذي كان ينذر بالفوضى.

رابعًا: تصاعد النشاط الحزبي والنقابي في عدن، المعادي للوجود البريطاني.

ولذلك كله فقد أقدم البريطانيون على سلسلة من التدابير والإجراءات السياسية والعسكرية، هادفين من ورائها: إبعاد عدن وميناءها عن تلك التهديدات من جهة، ودعم وجودهم فيها لأطول وقت ممكن من الجهة الثانية[1]، فشرعوا في المدة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية، في تبني جملة من الإصلاحات الدستورية لتهيئة عدن للحكم الذاتي، بعد أن أصبح الاستعمار بصورته السافرة القديمة لا يتناسب مع مبادئ العصر الجديد، وكانت أول تلك الإصلاحات قيام المجلس التشريعي العدني في سنة 1947م، الذي كان الحاكم البريطاني يعين كل أعضائه، والذي سمحت السلطات البريطانية في سنة 1955م باختيار نصف أعضائه بالانتخاب المباشر. وبموجب دستور عدن الجديد الذي صدر في سنة 1958م، فقد ارتفع عدد أعضاء المجلس التشريعي من « 18» إلى «23» عضوًا. وعمومًا فقد أسفرت الانتخابات التي أجريت في يناير 1959م بعد ذلك التعديل، والتي قاطعتها معظم القوى السياسية الوطنية، عن اختيار ممثلي عدن الذين ارتفع عددهم إلى «12» عضوًا، من بين عدد أعضاء المجلس[2].

---

(1) Charles Johnston: the view from steamer point, London ,1964,p.19

(2) محمود السالمي: اتحاد الجنوب العربي، ص231.

وفي إطار ذلك الاهتمام، فقد ضخت السلطات البريطانية مبالغ ضخمة لتطوير ميناء عدن، ففي سنة 1952م شرعت إدارة الميناء في تنفيذ برنامج إصلاحات وتعميق أحواض الميناء قدرت تكلفته بمليوني جنية إسترليني، وأعلنت في سنة 1962م، عن شروعها في تنفيذ برنامجًا جديدًا بلغت تكاليفه حوالي مليون جنيه، لإقامة أحواض وأرصفة عميقة كي تستوعب السفن الكبيرة جدًا والأكثر سرعة[1]، وفي كل الأحوال فقد أصبح ميناء عدن خلال تلك المدة من أهم موانئ العالم، واحتل المركز الثالث في مجموعة دول الكومنولث البريطاني بعد مينائي لندن وليفربول[2]، وأصبح في سنة 1964م، خامس أكبر ميناء تخزين في العالم بعد روتردم، وليفربول، ولندن ونيويورك[3]، لكن مع كل ذلك فقد أدت الإضرابات العمالية التي اشتدت في الستينات إلى إغلاق الميناء، وخدمات البواخر فيه أكثر من مرة، فأثر ذلك على سمعته، وعلى الزيادة السنوية المطردة التي كان يحققها في أرباحه[4].

وأدَّى النفط منذ الحرب العالمية الثانية دورًا بارزًا في أهمية عدن الاستراتيجية، وكان قد تعزز دورها بالتجارة البحرية النفطية بالقرار الذي اتخذته شركة النفط البريطانية في سنة 1952م، بإنشاء مصفاة لتكرير النفط في عدن، بتكلفة خمسة وأربعين مليون جنيه، وأسهمت تلك المصفاة التي أنشئت لأغراض تجارية خارجية، بدور كبير في تحسن الوضع الاقتصادي

(1) Gillian King: Imperial Outpost – Aden, p.43.

(2) Ibid.

(3) ديفيد ليدحر: الرمال المتحركة، ص52.

(4) Gillian King: op.cit, p44

والمعيشي في عدن[1]، إذ استوعبت عددًا كبيرًا من العمالة المحلية والأجنبية سواء في أثناء تجهيزها التي استمرت قرابة سنتين، أو بعد قيامها بالتكرير التي بدأت في سنة 1954م.

وكانت القاعدة العسكرية البريطانية في مدينة عدن قد أسهمت هي الأخرى، في تحسن الوضع الاقتصادي في المدينة، فقد استوعب العمل بمنشآتها عددًا كبيرًا من العمالة المحلية فاق العشرين ألف عامل، كما شكل ما كان ينفقه أفرادها في عدن مصدرًا آخر من مصادر دخلها، إذ كانت الحكومة البريطانية تنفق على أفراد قاعدتها العسكرية في عدن نحو 12 مليون جنيه سنويًا، بالإضافة إلى الإنفاق الذي كانت تقوم به على الإنشاءات[2]، والذي بلغ فقط بالمدة بين 63-1966م نحو عشرين مليون جنيه؛ ولذلك كله فقد انتعشت عدن في تلك المدة وتطورت، وظهرت فيها مجموعة كبيرة من المنازل والشقق الحديثة، التي تنافس أصحابها على تأجيرها للعسكريين والموظفين البريطانيين[3].

وكان البريطانيون قد أدركوا أن مسالة بقائهم في عدن لا تعتمد فقط على قوتهم العسكرية المتنامية فيها، بل وعلى الوضع العام في المحميات المحيطة بها، الذي كان على درجة بالغة من التعقيد والتخلف، ولذلك لجأت بريطانيا في المدة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية إلى إدخال إصلاحات إدارية واقتصادية إلى مناطق المحميات التي كانت نظم حكمها

(1) ديفيد ليدجر: المرجع السابق، ص52.

(2) Gillian King: op.cit, 44.

(3) ديفيد ليدحر: المرجع السابق، ص53. Ibid, p12.

غائرة في قرون الزمان، وعممت اتفاقيات الاستشارة التي عقدت أولها مع السلطان الكثيري في حضرموت قبيل الحرب [1]، والتي سمحت لها بالتدخل المباشر في كل واردة وشاردة في شؤون تلك المحميات على جميع المحميات، وكانت آخرها مع سلطنة العبادل في سنة 1954م[2].

ومجمل القول؛ فقد تركزت تلك الإصلاحات التي كان هدفها تدعيم الوجود البريطاني في عدن لأطول وقت ممكن، على إرساء قاعدة أولية للإدارة المنظمة، وتعزيز القدرات الأمنية والعسكرية المحلية، وتحسين خدمات التعليم والصحة، وكذلك إدخال أساليب جديدة في الري والزراعة[3]، بهدف تحسين اقتصاد تلك المحميات من جهة، وتلبية احتياجات البريطانيين وقاعدتهم العسكرية في عدن من جهة ثانية.

وكانت السلطات البريطانية في عدن قد أولت المزيد من الاهتمام بالقوات الحكومية، المنتشرة في عدد من المحميات التي كانت تخضع لإشرافها المباشر، مثل جيش محمية عدن الغربية، وجيش البادية الحضرمي، والتي استخدمتها في أكثر من مكان وزمان لتدعيم سلطة حكام المحميات، مثل إخضاع ابن «عبدات» في حضرموت في سنة 1945م[4]،

---

(1) مجهول المؤلف: دراسة عن مستعمرة عدن ومحمياتها، في نهاية الأربعينات، مطبوعة بالا ستنسل، ص72.

(2) Europa Publication Limited: The Middle East and North Africa, 1965- London, 1965, p.73 ,1966.

(3) محمد علي الجفري: حقائق عن جنوب الجزيرة العربية، رابطة الجنوب العربي، القاهرة، دار الطباعة الحديثة، ص19.

(4) محمد سعيد داوود: حركة ابن عبدات في الغرفة بحضرموت 1924-1945م، ندوة المقاومة الشعبية بحضرموت، كلية التربية المكلا، 2526فبراير 1989 ص،91-101.

وكذلك إخضاع المناطق المتمردة عن سلطة أمير الضالع شائف نصر[1]، بين سنتي 1947-1949م. وفي الحقيقة فقد كان مرد ذلك الاهتمام بتلك القوات، ليس من أجل حفظ الاستقرار داخل المحميات نفسها، وإنما من أجل حماية حدودها الخارجية، لاسيما التي كانت تفصل بينها وبين ممتلكات الإمام أحمد، الذي توترت علاقته بالبريطانيين في عدن بصورة كبيرة في عقد الخمسينات. وقد توزعت تلك القوة على عدد من المراكز المهمة في المحميات، وعلى حدودها الغربية والشمالية، مثل: خرز، وكرش، والحبيلين، والضالع، ومكيراس، ولودر، وعتق، وبيحان، والعبر. وكانت السلطات البريطانية قد عملت على تسهيل اتصال تلك المراكز بقاعدتها العسكرية في عدن بواسطة مجموعة من المطارات الترابية التي استحدثتها في تلك المناطق، والتي بلغ عددها (16) مطارًا[2]، والتي استخدمت، فضلًا عن مهامها العسكرية، في نقل الركاب والبضائع.

وأدّى الطيران الحربي البريطاني في عدن، دورًا عسكريًا في مناطق المحميات يفوق أي دور عسكري آخر، إذ استخدم على نطاق واسع في قمع المعارضين والمتمردين في عدد من تلك المحميات، منها: حضرموت، والعوالق، ويافع، والضالع، والصبيحة، وكذلك في ضرب عدد من المراكز الحدودية التابعة لحكومة الإمام، التي كانت تقدم المساعدات والتسهيلات للمتمردين في المحميات المجاورة لها، لاسيما تلك المراكز التي على حدود إمارة بيحان وإمارة الضالع، ولعل التنسيق في المهام العسكرية بين الطيران

(1) سلطان ناجي: التاريخ العسكري لليمن، ص159.
(2) محمود السالمي: اتحاد الجنوب العربي، ص337.

الحربي البريطاني في عدن، وجيش محمية عدن الذي تحول اسمه إلى جيش اتحاد الجنوب العربي بعد ارتباطه بحكومة الاتحاد، قد بلغ مداه عند تلك المواجهات التي شهدتها مناطق الجنوب بعد قيام الثورة في أكتوبر 1963م، وبخاصة في منطقة ردفان، التي وجهت إليها عدة حملات مشتركة كانت أكبرها في مارس سنة 1964م، وفي مايو من تلك السنة[1].

وكانت السلطات البريطانية في عدن قد سعت في التوازي مع تلك الإصلاحات الإدارية والعسكرية التي أدخلتها إلى المحميات، إلى تجميعها في اتحاد أو اتحادين سياسيين[2]، هادفة من وراء ذلك تحقيق أمرين مهمين: الأول: استباق القوى الوطنية والقومية التي كانت مرتبطة بثورة مصر، والتي كانت تنتقد حالة التفرقة المفرطة في الجنوب وتطالب بتوحيده، بقيام كيان اتحادي يسهل السيطرة عليه. والثاني: توحيد إمكانات المحميات الاقتصادية والعسكرية في كيان أقوى، يستطيع أن يواجه تهديدات حكومة الإمام، أو بمعنى أدق يستطيع أن يشكل حاجزًا دفاعيًا قويًا عن مدينة عدن.

وبصورة عامة فقد كان البريطانيون الذين توالت خسائرهم، وتراجعت هيبتهم في الشرق الأوسط، على يد التيار القومي العربي الذي كان يقوده الزعيم المصري عبد الناصر، يخشون على مصالحهم ووجودهم في عدن من مد ذلك التيار، لاسيما بعد العلاقات التي أخذت تنمو بين مصر وحكومة الإمام، والتي كان أبرز محطاتها، توقيع وثيقة التعاون العسكري

(1) Spencer Mawby: op.cit, p87-89.

(2) Reilly: Aden and the Yemen, p.39

بين مصر واليمن والسعودية في جدة سنة 1956م[1]، وانضمام حكومة الإمام في سنة 1958م إلى الاتحاد الذي تشكل بين مصر وسوريا، والذي لم يعمر طويلاً.

والمثير للدهشة أنه بعد فشل كل المحاولات التي قام بها الحكام البريطانيون في عدن لإقناع زعماء المحميات بقبول أي صيغة اتحادية تجمعهم في كيان واحد، والتي كانت أهم محطاتها في 52 و 54 و1956م، اقتنع عدد منهم في مستهل سنة 1958م بفكرة الاتحاد من ذات أنفسهم، وقدموا طلبًا لحاكم عدن حينها «وليم لوس» لبحث الموضوع بشكل رسمي وهم: السلطان العوذلي، والسلطان الفضلي، وشريف بيحان، ثم انضم إليهم أمير الضالع، وسلطنة يافع السفلى، وسلطنة العوالق[2]، ومع أننا لا نستطيع الجزم بحقيقة دوافعهم نحو الاتحاد، لكن لا شك في أن رغبتهم في تأمين مستقبلهم، من تهديد الثورات القومية، التي أطاحت بعدد من الأنظمة العربية التقليدية، كانت أحد -إن لم تكن أقوى- تلك الدوافع. ومجمل القول فقد تكللت تلك المفاوضات التي لم تعانِ صعوبات كبيرة، عن توقيع وثائق الاتحاد الرسمية، وقيامه في 11 فبراير 1959م[3].

وسعت بريطانيا في مستهل سنة 1961م، إلى ربط مستعمرة عدن بذلك الاتحاد[4]، الذي توسع حتى أصبح يشمل معظم المحميات الغربية،

(1) هارولد أنجرامس: اليمن، الأئمة والحكام والثورات، ترجمة: نجيب سعيد باوزير، مراجعة: عبد الكريم الحنكي، مركز البحوث جامعة عدن، ط1، 2007، ص85.

(2) د محمود السالمي: المرجع السابق، ص166، 171.

(3) المرجع نفسه، ص159.

(4) Charles Johnston: the View from Steamer Point, Collins, London, 1964, p. 194.

وسلطنة الواحدي من المحمية الشرقية، غير أنها واجهت معارضة شديدة، فلم تقف ضد الربط فقط الأحزاب القومية والحركة العمالية في عدن[1]، التي كانت على درجة كبيرة من التنظيم والقوة، والتي عدَّت ضم عدن إلى الاتحاد إعاقة لمشروع الوحدة اليمنية[2]، بل وحتى القوى العدنية المحافظة التي كانت تربطها علاقات متينة بالبريطانيين، والتي كانت تعارض بشدة مسألة ربط مستقبل عدن بمستقبل الجنوب[3]. وعلى الرغم من أن مشروع الضم قد رافقه عدد من التنازلات البريطانية، ومنها منح الحكم الذاتي لعدن، إلا أن تلك التنازلات لم تجلب لعملية الضم المزيد من المؤيدين، ودون الخوض في التفاصيل، فبعد جهود مضنية تمكنت السلطات البريطانية في نهاية المطاف من تمرير عملية الضم في مجلس عدن التشريعي العدني، في سبتمبر 1962م، بشق الأنفس، وأصبحت قيد التنفيذ اعتبارًا من 18 يناير 1963م.

وكانت ثورة 26سبتمبر في الشمال التي حدثت بعد ساعات من تمرير مشروع ضم عدن في المجلس التشريعي، قد أزعجت البريطانيين في عدن، وأرعبت حكام الاتحاد بصورة تفوق الوصف، ففضلاً عن أنها أشعلت حماس القوى المعارضة في عدن التي قادت سلسلة متواصلة من الاحتجاجات الشعبية والإضرابات العمالية التي أحرجت البريطانيين،

(1) أحمد عطية المصري: النجم الأحمر فوق اليمن، تجربة الثورة في اليمن الديمقراطية، مؤسسة الأبحاث العربية، بيروت، ط2، 1989م، ص66.

(2) اتحاد الشعب الديموقراطي: الميثاق الوطني، دار الجهاد، عدن، ص4.

(3) محمد حسن عوبلي: اغتيال بريطانيا لعدن والجنوب العربي، منشورات العصر الحديث، القاهرة، 1970م، ص92.

فقد كان وصول القوات المصرية إلى الشمال، التي دافعت عن الثورة هناك، وساندت المقاومة العسكرية التي ظهرت ضد الوجود البريطاني في الجنوب، قد جعل مسألة استمرار النفوذ البريطاني في عدن وفي الجنوب بشكل عام محل شك كبير.

ثانيًا: دور عدن الملاحي والعسكري في الشرق الأوسط والمحيط الهندي

كانت بريطانيا تحتفظ بحامية عسكرية في عدن منذ أمد طويل، لكن الجهد العسكري البريطاني في منطقة الخليج والشرق الأوسط بشكل عام، لم يشرع في الاعتماد على عدن عسكريًا إلا بعد أزمة السويس، التي أدت إلى اضطراب المخططين العسكريين البريطانيين، والتسليم بصعوبة المحافظة على النظام الإمبراطوري القديم، ولذلك وجدت نفسها مضطرة إلى استخدام ما تبقى لها من موارد ونفوذ للقيام بالتزاماتها[1].

فقد أعاد الكتاب الأبيض للدفاع البريطاني الذي صدر في سنة 1957م[2]، تحديد سياسة بريطانيا الدفاعية الجديدة، بعد أن أرغمها الرئيس المصري جمال عبد الناصر على الانسحاب من قناة السويس في سنة 1956م، وتضمنت تلك السياسة، تأكيد أهمية سواحل شرق أفريقيا والمنطقة الواقعة إلى الشرق من السويس، وأوضحت أن بريطانيا ستفي بالتزاماتها الدولية والاستعمارية في منطقة الشرقين الأوسط والأقصى، عن طريق مجموعة من حاملات الطائرات البريطانية، وعن طريق الاحتفاظ

(1) Gillian King: Imperial Outpost – Aden, p. 8.

(2) Joseph Kostiner: The Struggle for South Yemen, Croom helm, London, 1984, p6.

بقوات برية وبحرية وجوية محلية في المنطقة، ولذلك سرعان ما بادرت الحكومة البريطانية إلى تطوير منشآت قواعدها في كينيا وعدن، كي تستطيع أن تقوم بمهامها الجديدة. وأصبحت مدينة عدن منذ سنة 1957م تمثل أهم قاعدة عسكرية بريطانية في شرق قناة السويس[1].

وقد اتضحت أهمية الدور الذي من الممكن أن تلعبه عدن في حفاظها على المصالح التجارية والتعهدات البريطانية في الشرق الأوسط، في أزمة الكويت في سنة 1961م، فبعد وقت قصير من استقلال الكويت الذي كان في شهر يونيو من تلك السنة، دخلت منطقة الخليج في أزمة سياسية خطيرة، بسبب عدم اعتراف حكومة العراق بالكويت كدولة مستقلة، وتهديدات زعيمها في ذلك الوقت، عبد الكريم قاسم، بضم الكويت إلى العراق، فأرسلت بريطانيا حملة عسكرية كبيرة عبر البحر والجو من عدن إلى الكويت في يوليو من تلك السنة[2]، تحسبًا لأي توغل عسكري عراقي قد يحدث فيه.

وكانت أهمية عدن قد تضاعفت في الاستراتيجية البريطانية، بعد أن اتضح للبريطانيين أن كينيا لن تكون في متناول القوات البريطانية، بعد حصولها على استقلالها المقرر في ديسمبر 1963م، ولذلك تحولت القيادة العامة للقوات البريطانية في الشرق الأوسط في مارس 1961م من كينيا

---

(1) فالكوفا: السياسية الاستعمارية في جنوب اليمن، ترجمة عمر الجاوي، مطابع مؤسسة 14 أكتوبر، عدن، 1978م، ص8.

(2) مجموعة من المؤلفين الروس: تاريخ الأقطار العربية المعاصر، الجزء الأول، دار التقدم، موسكو، ص594.

إلى عدن[1]، لتشمل بصلاحيتها منطقة تمتد من الكويت في شمال الخليج العربي، وقناة السويس شمال البحر الأحمر، إلى المحيط الهندي وساحل شرق أفريقيا جنوبًا.

وطورت بريطانيا منشآتها العسكرية في عدن، بصورة سريعة وكبيرة، وكأنها ستحتفظ بها إلى الأبد، لاسيما في خور مكسر، ومنطقة صلاح الدين، التي كانت تعرف بـ «فيلز كامب» والتي أصبح بها حوالى ثمانية آلاف جندي، معظمهم من رجال الجيش والقوة الجوية. ونتيجة لهذا التطور أصبح مطار خور مكسر حينها يمثل أكثر قاعدة لسلاح الجو البريطاني نشاطًا واتساعًا في العالم[2].

وأعلن الكتاب الأبيض الثاني الذي صدر 1962م، والذي حمل اسم الخطة «الخمسية القادمة» عن تحديد سياسة بريطانيا الدفاعية في الشرق الأوسط، وأوضح أن بريطانيا ستظل مسؤولة عن ضمان الأمن والاستقرار في مناطق إنتاج النفط في شبة الجزيرة العربية، عن طريق تأمين المعونة العسكرية لتلك الإمارات والمشيخات التي تربطها بها معاهدات خاصة، أو التي تشملها حمايتها، بما فيها الكويت.

وكانت بريطانيا ترى وفق سياستها الجديدة في الجزيرة العربية أن حماية نفطها -الذي لا يستطيع أحد أن ينكر أهميته الكبيرة لها ولغيرها من بلدان العالم الغربي- يجب أن تكون جزءً من مسؤوليتها في المنطقة، حتى ولو أدى إلى استخدام القوة، ولذلك كانت قاعدة عدن العسكرية

(1) فالكوفا: المرجع السابق، ص9.

(2) Gillian King: op.cit, p11.

(البحرية والجوية والبرية) ضرورية في توفير تلك الحماية. وعبر رئيس الوزراء البريطاني»أنتوني إيدن» في رسالته التي وجهها إلى وزير الدفاع في مارس 1956م، بوضوح عن تلك السياسة، إذ ذكر فيها بأن بريطانيا لا يمكن لها أن تسمح لأي قوة في وقف إمدادات نفط الخليج(1).

وقد شرح المستر «واتكينسون» وزير دفاع بريطانيا في ذلك الحين، التبدل الجوهري الذي سيحدث في السياسة الدفاعية البريطانية على المدى الطويل، وفق المفهوم الجديد الذي سيجعلها تعتمد على ثلاث قواعد رئيسة في العالم هي: المملكة المتحدة، وعدن، وسنغافورة، بدلًا من سياستها السابقة التي كانت تعتمد على جيوب وقواعد منتشرة في كل أرجاء العالم(2).

وكانت بريطانيا حينها قد أنفقت مبالغ مالية ضخمة في عدن بغرض تجهيزها لدور أهم، فكدست فيها الأسلحة، ووسعت المباني اللازمة تحسبًا لاستيعاب قوة لواء من الاحتياطي العسكري البريطاني في كينيا، عندما تنتهي التسهيلات المقدمة له هناك، ومنحت مناقصة لإحدى شركات البناء في ديسمبر 1962م، بمبلغ ثلاثة ملايين ونصف مليون جنيه إسترليني، لإقامة مساكن للمتزوجين من رجال الجيش من منتسبي القاعدة العسكرية، وأعلن المستر «ريبون» وزير الأشغال البريطاني عندما زار عدن في مارس 1963م، عن عزم وزارته إنفاق مبالغ كبيرة على مشاريع إنشائية في عدن، في غضون الثلاث السنوات القادمة(3).

(1) Spencer Mawby: British Policy in Aden and the Protectorates 1955-67, London, Routledge, 2005, p4.

(2) Gillian King:op.cit, p10.

(3) Ibid, p12.

وعلى الرغم من أهمية الأهداف الاستراتيجية التي كانت الحكومة البريطانية تحاول تحقيقها من عدن، إلا أن سياستها الجديدة فيها تعرضت لانتقادات عديدة، حتى داخل بريطانيا نفسها، وطرحت حولها أسئلة كثيرة، ومنها مثلاً: ما الذي يضمن للحكومة البريطانية، التي تنفق كل تلك الأموال الضخمة في عدن، من عدم خروجها منها كما حدث في السويس ونيروبي؟ لاسيما وأن مشاعر القومية العربية في عدن في ذلك الوقت، كانت في تصاعد مستمر، وما الذي يضمن لها حرية حركة الطيران من بريطانيا إلى قاعدة عدن التي كانت تمر فوق بلدان عربية لها علاقات وطيدة بمصر، ومنها ليبيا والسودان[1]، في حال حدوث أي مواجهة في المنطقة؟

وكان اكتشاف النفط في مناطق متعددة من الجزيرة العربية قد عزز مصالح بريطانيا فيها، وزاد في الوقت نفسه من تعقيد مشاكلها، فالفوائد الهائلة التي جنتها من وراء تلك الاكتشافات، والدور الضخم الذي لعبه النفط في تفكيرها جعلها تنظر إلى وجودها العسكري في عدن التي كانت تتميز بأهمية كبيرة في طريق نفط الخليج كحامي لتلك الثروة، وعلى الرغم من أن بريطانيا كانت تفرض حمايتها على عدد كبير من مشيخات سواحل جنوب وشرق الجزيرة العربية وسلطناتها، إلا أن الشركات المنتجة للنفط في المنطقة ليست فقط بريطانية، فأكثر من ستين في المائة منها أمريكية لاسيما في مناطق الداخل التي كانت تخضع للمملكة العربية السعودية، إضافة إلى عدد من الشركات اليابانية والإيطالية[2].

(1) Ibid, p14.

(2) Ibid: p29.

والحقيقة أنه على الرغم من الاكتشافات اللاحقة للنفط والغاز في أماكن أخرى من العالم، فليس ثمة غنى ولا بديل للدول الغربية عن مخزونات النفط الهائلة في منطقة الخليج العربي، التي تملكها دول عدة ومنها: إيران، والسعودية، والعراق، والكويت وأبوظبي، فضلًا عن عدد من الحقول الصغيرة في كل من قطر والبحرين، التي تشكل ثلثي احتياطي العالم[1]. وكانت خسارة بريطانيا لمواردها النفطية من إيران في عهد الدكتور مصدق الذي أمم النفط فيها في سنة 1951م[2]، سببًا في حرص بريطانيا وحرص كل الدول الغربية على تأمين مصادر الطاقة، ولا شك في أن خوف بريطانيا في ذلك الحين من وقوع الكثير من النفط في أيدي القوى المعادية للغرب، التي كان يدعمها الاتحاد السوفيتي، كان يمثل دافعًا واضحًا ومفهومًا لها لتعمل على تأمين وجودها في عدن ومساعدة وحماية السلطنات المرتبطة بها في السواحل الجنوبية والغربية من الجزيرة العربية.

لكن في القدر الذي كانت تراهن فيه بريطانيا على القوة العسكرية لحماية إمدادات النفط، فقد دلت تجربتها في استخدام القوة ومنها مثلاً محاولة استعادة قناة السويس في سنة 1956م، على أن استخدام القوة وحدها قد لا يحل المشاكل، وربما قد يعقدها، فاستخدامها في مكان من الوطن العربي قد يثير المشاكل لها في أماكن أخرى، وقد يوقف تموين النفط منها، فالعدوان الثلاثي على السويس أثار تعاطفًا عربيًا مع مصر بصورة لم يسبق لها مثيل.

---

(1) د. جمال محمود حجر: القوى الكبرى والشرق الأوسط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ط1، 1989م، ص130.

(2) سيد مصطفى سالم: البحر الحمر والجزر اليمنية، دار الميثاق، صنعاء، ط1، 2006، ص218.

ثالثًا: دور عدن البحري والعسكري في الدفاع عن النظام الغربي

لقد كانت بريطانيا تنظر لدورها في عدن كجزء من نظام الدفاع الغربي، فقاعدتها في عدن كانت على صلة بالقاعدة الأمريكية الصغيرة في البحرين، وفي الوقت الذي كانت فيه تعمل تلك القاعدتين على حماية المصالح الغربية، في تلك المنطقة التي تشكل أهم مصادر الطاقة في العالم، فقد كانت تقوم بدور آخر وهو وقف تمدد الاتحاد السوفيتي في تلك الجهات، والتضييق على التيارات المحلية التي تروج للفكر القومي أو الاشتراكي، وكانت بريطانيا قد أسهمت بفعالية في اتفاقية التعاون بين تركيا والعراق في 24 فبراير سنة 1955م، والتي شكلت أساس حلف بغداد[1]، الذي ضم إليه في تلك السنة كلًّا من بريطانيا وباكستان وإيران والأردن[2]. كما أدَّت بريطانيا ومعها أمريكا دورًا مهماً في القضاء على ثورة مصدق في إيران، وفي خلق المتاعب والعراقيل تجاه الثورات القومية التي ظهرت في المناطق المحيطة بمنطقة الخليج العربي، بوصفها امتدادًا للنفوذ المصري والسوفيتي.

وفي غضون ذلك، فقد مثلت عدن نقطة اتصال جوية وبحرية مهمة في الالتزامات والمصالح التي بقيت لبريطانيا في منطقة الشرق الأدنى، ومنها دورها في حلف جنوب شرق آسيا، الذي كان مسئولًا عن مصالح الغرب في تلك المنطقة، والذي كانت تقوده الولايات المتحدة الأمريكية، وبحكم

(1) مجموعة من المؤلف الروس: تاريخ الأقطار العربية المعاصر، الجزء الأول، ص322-323.

(2) Spencer Mawby:op.cit. p28.

أن القـوة العسـكرية البريطانيـة التـي كانـت تمتلكهـا في مسـتعمرتها الثمينـة «هونـج كونـج» قـوة رمزيـة، وليس باسـتطاعتها الدفـاع عنهـا في حالـة وقـوع تهديـد خارجـي كبير[1]، فقـد كان بإمكانها أن تعـزز تلك القـوة، بقـوة إضافيـة مـن قاعدتهـا في سـنغافورة، وحتـى مـن عـدن.

وربطـت بريطانيـا باتحـاد ماليزيـا الـذي واجـه قيامـه ردود فعـل عنيفـة مـن الـدول المجـاورة، علاقـة متينـة، ووقعـت معـه عـلى معاهـدة دفاعيـة في أكتوبـر سـنة 1957م، لكـن عـلى الرغـم مـن أن جيـش الاتحـاد الماليـزي الجديـد قـد شـهد توسـعًا في تكويناتـه، إلا أنـه كان في ذلـك الوقـت مـا زال عاجـزًا عـن الدفـاع عـن بـلاده دون عـون خارجـي، ولذلـك كانـت تـبرز أهميـة عـدن في ذلـك العـون.

وعلى الرغـم مـن حريـة حركـة القـوات البريطانيـة في ماليزيـا إلا أنهـا كانت تتعـرض في بعـض الحـالات لبعـض القيـود، فقـد رفضـت ماليزيـا لاعتبـارات خاصـة بهـا منـح التسـهيلات المبـاشرة للقـوات البريطانيـة في حـرب لاوس[2]، وكان مـن المتوقـع أن تثـير المتاعـب في السـماح لقـوات الكومنولـث البريطـاني المرابطـة في ماليزيـا في عمليـات حلـف جنـوب شرق آسـيا.

وفي كل الأحـوال فقـد كان اسـتمرار ماليزيـا بالسـماح لبريطانيـا باسـتعمال قاعـدة سـنغافورة، يمنـح المزيـد مـن الأهميـة لعـدن، التـي مثلـت نقطـة وثـوب بـين بريطانيـا ومناطـق نفوذهـا في الـشرق الأقـصى، وقـد صرح وزيـر المسـتعمرات البريطـاني «سـانديز» في نوفمـبر 1962م، في أثنـاء دفاعـه عـن

(1) Ibid:p31

(2) Gillian King :op.cit, p34

مشروع الحكم الذاتي لعدن وضمها إلى اتحاد الجنوب[1]، بقوله: إن عدن منطقة حيوية للوفاء بالالتزامات البريطانية في الشرق الأقصى.

وفي الحقيقة فقد مثلت عدن محطة ذات أهمية قصوى في الطريقين البحري والجوي الأكثر استعمالًا بين بريطانيا وشرق آسيا، ففي الوقت الذي مثل الطريق عبر عدن أقصر طريق جوي بين بريطانيا وسنغافورة فقد مثل مطار «خور مكسر» في عدن، الذي كان يعج بالحركة في تلك المدة، نقطة التوقف الثانية لخطوط الجو البريطانية المتجهة إلى الشرق بعد مطار «العدم» في ليبيا[2].

وليس هناك من شك في الأهمية الاستراتيجية التي ظلت تحتلها مياه المحيط الهندي والخليج العربي في سياسات ومخططات الدول الغربية، وذلك بفعل اعتبارات كثيرة لعل أهمها وجود موارد النفط المتنامية الأهمية لأوروبا ولأمريكا، أو للعالم الحر بحسب التعبير الأمريكي[3]. وكما هو معروف فقد كانت المنطقة كلها قبل الحرب العالمية الثانية منطقة نفوذ بريطانية[4]، وظل المحيط الهندي أشبه ما يكون ببحيرة بريطانية، لكن زوال النفوذ البريطاني المباشر عن الكثير من الدول التي تحيط بالمحيط الهندي- ومنها الهند التي حصلت على استقلالها في سنة 1947م- دون أن تحل دولة عالمية كبرى، أو حتى مجموعة من دول المنطقة الموالية للغرب مكان ذلك النفوذ، جعل المنطقة بأكملها عرضة، من وجهة نظر الغرب،

(1) محمود السالمي: اتحاد الجنوب العربي، ص284.
(2) Gillian King: Ibid, p33-34.
(3) أنجرامس: المرجع السابق، ص85
(4) د. جمال محمود حجر: المرجع السابق، ص211.

لكابوس التدخل السوفيتي الذي أصبح منذ نهاية الحرب العالمية الثانية يؤرق مضاجع الحكومة البريطانية، ويتسبب لها في العديد من المتاعب.

وكان الخوف من تحقيق نوع من أنواع الوحدة السياسية بين الدول العربية، تجعل جميع حقول النفط الرئيسة وكذلك حركة الملاحة البحرية عبر السواحل العربية تحت سلطة واحدة، أحد العوامل التي دفعت بالبريطانيين لتعزيز وجودهم العسكري في عدن، وتقوية روابطهم مع الدول غير العربية في المنطقة، مثل إيران، وإسرائيل، وأثيوبيا التي تربطها بالغرب علاقة صداقة قديمة[1]. وفي كل الأحوال فقد كانت الأوضاع غير المستقرة في عدد من بلدان الشرق الأوسط وحوض المحيط الهندي، تفرض احتمال خطر التدخل الدولي في الحروب الأهلية في تلك الدول، وكان دعم الاتحاد السوفيتي لعدد من الأنظمة السياسية الجديدة المعادية للغرب، تجسيدًا واضحًا لذلك الخوف الذي كان يعتري الحكومة البريطانية.

ولذلك حاولت بريطانيا العمل على تدعيم الاستقرار السياسي في المناطق التابعة لحمايتها في سواحل جنوب وشرق الجزيرة العربية، وإبعاد خطر التيارات الوطنية والقومية المعادية لها، من خلال جملة إصلاحات إدارية وسياسية، ومنها تجميع ذلك العدد الكبير من المشيخات والسلطنات في كيانات سياسية كبيرة يسهل السيطرة عليها، فكان قيام اتحاد الجنوب العربي الذي ضم معظم المحميات البريطانية في جنوب اليمن، واتحاد إمارات الخليج العربي الذي ضم معظم محميات الساحل الشرقي للجزيرة العربية، في إطار تلك السياسة.

(1) سيد مصطفى سالم: المرجع السابق، ص204.

وقد كان موقف الولايات المتحدة التي أخذت على عاتقها مهمة الدفاع عن البحر الأبيض المتوسط، والشرق الأوسط بواسطة أسطولها السادس، ومهمة الدفاع عن الشرق الأقصى بواسطة أسطولها السابع، قد رحبت بإسناد مهمة الدفاع عن المحيط الهندي إلى بريطانيا، التي تملك فيه موارد أكثر من أي دولة أخرى، وكانت الولايات المتحدة تؤمن بأن على بريطانيا قيادة أي تجمع عسكري في الشرق الأوسط [1]، غير أن خسارة بريطانيا للتسهيلات التي كانت تملكها في السويس، التي كانت تنظر لها على أنها أساس قوتها العسكرية والبحرية في الشرق الأوسط، أضعف قدرتها على نشر قواتها في المنطقة، ولذلك حاولت من خلال قاعدتها في عدن التي أولتها في ذلك الوقت المزيد من الاهتمام، تعويض ذلك الضعف الذي نتج عن فقدانها للسيطرة على قناة السويس.

وعلى الرغم من أن الولايات المتحدة، كانت تدرك أن تراجع القوة العسكرية البريطانية في المنطقة، يتطلب منها تقديم شكلًا من أشكال التعاون العسكري مع بريطانيا، إلا أنها فضلت عدم الدخول كعضو كامل في أي حلف عسكري من تلك الأحلاف التي شهدتها المنطقة، ومنها حلف بغداد، وفضلت عوضًا عن ذلك إسناد بريطانيا بشكل غير مباشر في تلك الأحلاف، وعقد معاهدات دفاعية خاصة بها مع عدد من دول الشرق الأوسط التي كانت توالي الغرب، كتلك الاتفاقيات التي عقدتها في مارس 1959م، مع باكستان، وإيران، وتركيا[2]. وبناء على ذلك فقد كانت بريطانيا تنظر إلى الدور الذي كانت تمثله قاعدتها العسكرية في عدن،

(1) Gillian King: op.cit, p36-37.

(2) Ibid. p38.

في تحالفاتها المركزية، بأهمية بالغة، وكان بإمكان تلك القاعدة أن تسهم مع التسهيلات التي حصلت عليها أمريكا من عدد من دول المنطقة في ردع أي تدخل عسكري قد يحدث من الاتحاد السوفيتي.

وتجدر الإشارة إلى أن المواقف السياسية والعسكرية بين أمريكا وبريطانيا في المحيط الهندي والخليج العربي وباقي جهات الشرق الأوسط لم تكن كاملة الانسجام، ففي حين كانت أمريكا تساند بقوة معظم مواقف بريطانيا في المنطقة، مثل مساندتها لها في أثناء أزمه الكويت في 1961م، وتحريكها لسفنها من الساحل الأفريقي باتجاه الخليج لتقديم الدعم لقواتها في الكويت في حال الحاجة، فقد كانت لها مواقف أخرى لم تكن محل ترحيب بريطانيا، ومنها موقفها في أزمة السويس في سنة 1956م، وموقفها في الأحداث الداخلية التي شهدتها الأردن، ولبنان في سنة 1958[1]، وكذلك مواقف أخرى في مناطق بعيدة مثل الخلاف بينهما في سنة 1962م في مسألة أزمة الكونغو[2]. وعلى الرغم من أن الولايات المتحدة أيدت في خريف 1962م، في أثناء بحث التطورات في اليمن، بصورة رسمية وجهة نظر الحكومة البريطانية في الدور الحيوي الذي تؤديه عدن في المشروع الغربي، إلا أنها رفضت أن تقحم نفسها في النزاع بين البريطانيين في عدن والنظام الجمهوري الجديد في شمال اليمن[3].

---

(1) مجموعة من المؤلفين الروس: المرجع السابق، ص273.

(2) Alexander R. Wieland: At Odds in "Arabi Infelix": Anglo-American Relations and the Yemeni, US Department of State, Office of the Historian, 2003, p5.

(3) Ibid, p 6.

وفي الحقيقة فقد كان التباين في بعض مواقف بريطانيا وأمريكا يعكس في الأساس تباينًا في نهج سياسة البلدين، على الرغم مما قد يبدو بينهما من تحالف متين، فبريطانيا كانت ما تزال متأثرة بسياستها الاستعمارية القديمة التي تفضل التواجد على الأرض، بينما كانت أمريكا تفضل عدم التورط المباشر في مشاكل المنطقة الداخلية، والاعتماد من الناحية العسكرية بشكل أكبر على أساطيلها البحرية التي تعطيها حرية أكثر في المناورة والحركة. كما يمكن أن يقال إن التنافس بين شركات البلدين على نفط الخليج[1]، كان أحد الأسباب التي أسهمت في عدم خلق انسجام تام بين بريطانيا وأمريكا في منطقة الشرق الأوسط في ذلك الوقت.

ولسوء حظ البريطانيين فقد أتى اهتمامهم بعدن في وقت كان فيه الاستعمار يلفظ أنفاسه الأخيرة، وكان فيه مد التيار القومي الذي كان يتزعمه الرئيس المصري جمال عبد الناصر في ذروته، وتحول ذلك المد إلى تهديد كبير لوجودهم ولمصالحهم، ليس في عدن وحدها بل وفي المنطقة كلها، فكثير من قبائل المحميات وحتى من بين زعمائها مثل: محمد عيدروس العفيفي، ومحمد أبوبكر بن فريد، وعلي عبد الكريم العبدلي، تمردوا على السلطة البريطانية، وربطوا مستقبلهم بثورة مصر، كما أن مدينة عدن تحولت إلى ساحة مواجهة يومية بين القوى السياسية والعمالية المحتجة والمضربة من جهة، والسلطات البريطانية التي عجزت عن احتواء الموقف من جهة أخرى. وتعقدت أمور البريطانيين أكثر في عدن عندما اندلعت المقاومة الثورية المسلحة في أكتوبر 1963م، بدعم من القوات المصرية التي تدخلت في شمال اليمن بعد ثورة 26 سبتمبر 1962م، فعملياتها القتالية لم تتوقف عند المناطق الريفية التي بدأت بها، وإنما تجاوزتها حتى وصلت

(1) جمال محمود حجر: المرجع السابق، ص130.

إلى عمق مدينة عدن المضطربة، فحولت حياة البريطانيين فيها إلى جحيم، وأحرجت موقفهم أمام العالم، ودفعت بالأمم المتحدة إلى التدخل.

وفي الوقت نفسه فقد كانت أوضاع بريطانيا العامة على درجة كبيرة من الصعوبة لاسيما الجانب الاقتصادي، الذي أخذ يتراجع منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، والذي أصبح يئن تحت وطأة نفقات القواعد العسكرية البريطانية في الخارج التي قدرت بحوالى400 مليون جنيه سنويًا[1]، والتي كان نصيب قاعدة عدن منها 66 مليونًا[2]. ولم يكن أمام الحكومة البريطانية من حلول لتلك الأزمة غير حلين فقط: أما انسحابها من التزاماتها المالية في الخارج، أو اتخاذ إجراءات مالية داخلية قاسية ومؤثرة على معيشة البريطانيين[3]، وفي كل الأحوال فقد كان استمرار الاحتفاظ بالقاعدة العسكرية البريطانية في عدن، وإدارتها بكفاءة ويسر، في ظل ذلك الوضع المالي الصعب، وفي ظل المقاومة المحلية المسلحة، والمواقف الإقليمية والدولية المناهضة؛ أمر في غاية التعقيد الصعوبة. ولذلك قررت الحكومة البريطانية في ورقة دفاعها (الكتاب الأبيض) التي أعلنتها في 22 فبراير 1966م، سحب جميع قواتها العسكرية من عدن بحلول 31 ديسمبر 1968م[4].

---

(1) محمد سعيد أحمد: موقع معركة عدن من المخطط الاستعماري الجديد، الطليعة، السنة 3، العدد 4، أبريل 1967م ص19.

(2) صلاح العقاد: جزيرة العرب في العصر الحديث، المطبعة الفنية الحديثة، 1969م، ص119.

(3) Scott Smitson: British Nation-building in Aden, Naval Postgraduate School, Washington, 2010, p5.

(4) Trevelyan: the Middle East In Revolution, Macmillan, London, 1970, P.210.

خاتمة

علقت بريطانيا آمالًا كبيرة على الدور الذي من الممكن أن تقوم به عدن في سياساتها وأهدافها الاستراتيجية في الشرق الأوسط في مدة ما بعد الحرب العالمية الثانية، غير أن عملية نجاحها في تحقيق تلك الأهداف لم تكن متوقفة فقط على رغبتها في تحقيقها، وإنما على عوامل وظروف كثيرة، لم تستطع الحكومة البريطانية السيطرة عليها كلها، فقد واجهتها،كما لاحظنا جملة من المصاعب، والمتاعب التي لم يكن بمقدورها تجاوزها، بعضها لها علاقة بأوضاع عدن والمنطقة العربيةكلها، التي كان مناخها السياسي العام خلال تلك المدة لا يخدم بريطانيا، والبعض الآخر له علاقة بأوضاع بريطانيا نفسها، ولذلك وجدت نفسها مضطرة تحت ضغط تلك الظروف للتخلي عن تلك السياسات والأهداف الاستراتيجية التي كانت تتوخاها من عدن، ومن ثم أخذت تفتش عن طريقة مناسبة تضمن لقواتها الخروج الآمن من عدن، وتترك وراءها كيانًا سياسيًا مستقرًا ومرتبطًا بها قدر الإمكان، حتى لا تطاردها اللعنات في حال خلفت وراءها الفوضى. وبعد فشلها في إقامة حكومة مقبولة من القوى الحليفة لها، قررت الحكومة البريطانية تقديم موعد انسحابها من عدن إلى نهاية 1967م. وأخذت تهيئ أجواء التفاوض مع الجبهة القومية التي كانت تسيطر بشكل متسارع على الأرض، والتي كانت تربطها علاقة أضعف من منافستها جبهة التحرير بعدوها اللدود عبد الناصر، وأسدل الستار على الدور الذي كانت تمثله عدن في السياسة البحرية والعسكرية البريطانية، في 29 نوفمبر 1967م، عندما غادرها آخر جندي بريطاني بكيس معداته، وأوراق أحلامه.

المراجع

أولًا:- العربية

- أحمد عطية المصري: النجم الأحمر فوق اليمن، تجربة الثورة في اليمن الديمقراطية، مؤسسة الأبحاث العربية، بيروت، ط١٩٨٩،٢م.
- اتحاد الشعب الديموقراطي: الميثاق الوطني، دار الجهاد، عدن.
- د. جاد طه: سياسة بريطانيا في جنوب اليمن، دار الفكر، القاهرة، ط٣، بدون تاريخ.
- د. جمال محمود حجر: القوى الكبرى والشرق الأوسط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ط١، ١٩٨٩م.
- جون بولدي: العمليات البحرية، ترجمة: د سيد مصطفى سالم، المطبعة الفنية، القاهرة، ١٩٨٢.
- جون، سي، ولينكسون: حدود الجزيرة العربية، ترجمة: مجدي عبد الحميد، مكتبة مدبولي، القاهرة ط٢، ١٩٩٤م.
- ديفيد ليدجر: الرمال المتحركة (البريطانيون في الجنوب العربي) ترجمة: د. منال سالم حلبوب، ط١، ٢٠١٢.
- سلطان ناجي: التاريخ العسكري لليمن، دار العودة، بيروت، ط٢، ١٩٨٨م.
- سيد مصطفى سالم: البحر الحمر والجزر اليمنية، دار الميثاق، صنعاء، ط١، ٢٠٠٦.
- صلاح العقاد: جزيرة العرب في العصر الحديث، المطبعة الفنية الحديثة، ١٩٦٩م.
- د. فاروق عثمان أباظة: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر،

الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٦م.
- فالكوفا: السياسية الاستعمارية في جنوب اليمن، ترجمة عمر الجاوي، مطابع مؤسسة ١٤ أكتوبر، عدن،١٩٧٨م.
- محمد حسن عوبلي: اغتيال بريطانيا لعدن والجنوب العربي، منشورات العصر الحديث، القاهرة، ١٩٧٠م.
- محمد علي الجفري: حقائق عن جنوب الجزيرة العربية، رابطة الجنوب العربي،القاهرة، دار الطباعة الحديثة، بدون تاريخ.
- محمد سعيد أحمد: موقع معركة عدن من المخطط الاستعماري الجديد، الطليعة، السنة ٣، العدد٤، أبريل ١٩٦٧م.
- محمد سعيد داوود: حركة ابن عبدات في الغرفة بحضرموت ١٩٢٤-١٩٤٥م، ندوة المقاومة الشعبية بحضرموت، كلية التربية المكلا، ٢٥-٢٦فبراير ١٩٨٩م.
- د محمود السالمي: اتحاد الجنوب العربي، دار الوفاق، عدن، ط١، ٢٠١٠.
- مجموعة من المؤلفين الروس: تاريخ الأقطار العربية المعاصر، الجزء الأول، دار التقدم، موسكو، ١٩٧٥م.
- مجهول المؤلف: دراسة عن مستعمرة عدن ومحمياتها، في نهاية الأربعينات، مطبوعة بالا ستنسل.
- هارولد أنجرامس: اليمن، الأئمة والحكام والثورات، ترجمة: نجيب سعيد باوزير، مراجعة: عبد الكريم الحنكي، مركز البحوث جامعة عدن، ط١، ٢٠٠٧م.

ثانيًا:- الإنجليزية:

- Alexander R. Wieland: At Odds in "Arabi Infelix": Anglo-American Relations and the Yemeni, US Department of State, Office of the Historian, 2003.
- Bernard Reilly: Aden and the Yemen, Colonial office, London, 1960.
- Charles Johnston: the view from steamer point, London, 1964.
- Europa Publication Limited: The Middle East and North Africa, 1965- 1966, London, 1965.
- Glen Balfour-Paul: The end of empire in the Middle East, University of Cambridge, New York, 1992.
- Gillian King: Imperial Outpost – Aden,London, Toronto, 1964.
- Joseph Kostiner: The Struggle for South Yemen, Croom helm, London, 1984
- Mark Connelly: The British Campaign in Aden, 1914- 1918. Journal of the Centre for First World War Studies, 2:1 (2005) 65–96
- Trevelyan: The Middle East inRevolution, Macmillan,London, 1970.
- Spencer Mawby : British Policy in Aden and the Protectorates 1955-67, London, Routledge, 2005.
- Z. H. Kour: The history of Aden, 1839-72, London, 1981.

دور عدن البحري
في التاريخ الحديث والمعاصر

د. صادق عبده علي قائد
قسم التاريخ كلية الآداب جامعة عدن

المقدمة

تتمتع عدن بأهمية بحرية كبيرة، وذلك بسبب موقعها الطبيعي الممتاز، فهي تقع في الطرف الجنوبي الغربي لشبه الجزيرة العربية على مسافة مائة ميل من باب المندب، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، كما أن قربها من الساحل الغربي الأفريقي وفر لها فرصة الاتصال منذ القدم، مع عدد من نواحيه لاسيما الحبشة والصومال والسودان، فزاد ذلك من أهميتها على طوال الحقب التاريخية الماضية، باعتبارها نقطة التقاء للعالم القديم بقاراته الثلاث آسيا وأفريقيا وأروبا، وجعلها مطمعًا لأكثر القوى الكبرى في العالم منذ القرون القديمة.

وضاعف من أهمية عدن طبيعة موضعها الجغرافي الخاص، فقد وفرت لها سلسلة الجبال المحيطة بها حماية طبيعية من الهجمات والغزوات الداخلية والخارجية، بصورة لا نظير لها، ولذلك قيل عن سكانها «أهل حصين» وقيل عنها بأنها «من أمنع مدائن اليمن».

كما سمح لها سهلها المفتوح من جهة البحر، بأن تكون ميناء تجاريًا ممتازًا على طريق الملاحة العالمي. وأن تكون لها علاقات وارتباطات تجارية وملاحية مع الأقاليم والمناطق المرتبطة بها من جهة الداخل في اليمن

والجزيرة العربية، ومع الموانئ والدول الخارجية في سواحل البحر الأحمر وشواطئ المحيط الهندي، مثل الهند وشرق أفريقيا. وعلى الرغم من عدم وجود ظروف مناسبة للزراعة في المدينة بحكم قلة المياه العذبة وكذلك التربة الخصبة، إذ أن معظم مساحتها عبارة عن تضاريس بركانية[1]، غير أن قربها من دلتا وادي تبن يسر لها حاجتها من المواد الزراعية وحتى من المياه العذبة.

ومن أشهر جبال عدن التي وفرت لها الحماية الطبيعية، والظروف الملائمة لمينائها، جبل العر واسم «العر» يطلق على عدد من الجبال المرتفعة في اليمن، شأنه في ذلك مثل: الحجر، والريدة، والسرو وغيرها من الأسماء التي استعملت قديماً كمرادف للجبل. وكان الهمداني قد أورد جبل العر في عدن كنهاية لجبال السراة باليمن وعرفه بأنه جبل «يحيط البحر به». واستنادًا إلى هذا التعريف يمكن القول بأن جبل العر في عدن هو الجبل الممتد من جبل التعكر غربًا إلى قرب باب حقات.

وبصورة عامة تقع على سواحل هذا الجبل وأطرافه من جهتي الشمال والغرب مناطق التواهي، والمعلا، وكذلك عدد من الخلجان والسواحل الصغيرة، لاسيما من جهة الجنوب الغربي. وقد هال الأولون ضخامتها، وحاكوا حولها الأساطير، واسترشد بها قدماء الملاحين في طريقهم إلى الهند...، وأصبح اسمه منذ مطلع القرن العاشر – السادس عشر – باسم جبل شمسان وهو الاسم الذي ما يزال يعرف به الآن. ويورده بامخرمة، وبافقيه عند وصفهما محاولة المماليك المصريين قصف مدينة عدن من قلعة

(1) محمد أحمد محمد: عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، جامعة عدن، الطبعة الأولى، 2001، ص31 – 32.

صيرة، بأن القذائف كانت تصل إلى سفح (شمسان) بعيدًا عن المدينة[1].

ويبدو أن عبد الله محيرز لم يكن دقيقًا عندما أشار بأن تسمية جبال شمسان جاءت بديلًا عن تسمية جبل التعكر في عصر المماليك، فقد ذكرت بعض المراجع التاريخية بأن ثمة قلاع وحصون أخرى تنتشر على قمم جبل الخضراء وجبل التعكر، والسلسلة الجبلية الممتدة إلى شمسان والتي يبدو أنها قامت على أنقاض قلاع وتحصينات قديمة»[2]. لأن إيراد تسمية جبل التعكر إلى جانب تسمية جبال شمسان، تعني أن تسمية جبال شمسان التي أصبحت تضم فيما بعد الجبال الأخرى، تسمية تعود إلى مرحلة مبكرة من عصر الإسلام.

وعلى الرغم من قلة المعلومات المتوافرة لدينا عن دور عدن البحري في التبادل التجاري مع مناطق الداخل لاسيما في التاريخ القديم إلا أن ذلك الدور لاشك في أنه كان شديد الأهمية، ومع أن طريق التجارة كان يتغير على مدى التاريخ إلا أن عدن ظلت حلقة مهمة في ذلك الطريق، فروايات أسواق العرب في مدة ما قبل الإسلام تعطي فكرة عن سفر التجار من شمال الجزيرة العربية عن طريق الخليج العربي حول ساحل عمان الشرقي مرورًا بصحار، ثم دبا، ثم الشحر، ومنها إلى عدن فصنعاء وغيرها حتى وصولهم إلى الحجاز وسوق عكاض الشهير[3].

(1) عبد الله أحمد محيرز: العقبة، وزارة الثقافة، عدن، بدون تاريخ، ص56 وما بعدها.

(2) أحمد صالح رابضة: القلاع والحصون التاريخية والحوادث التي جرت حولها، معالم عدن التاريخية، مجلة المنارة، العدد الثالث، عدن، يناير 1989، ص70.

(3) د. ب.سارجنت: مينائي عدن والشحر في العصر الإسلامي الوسيط، دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي، المعهد الأمريكي للدراسات اليمنية، سلسلة الدراسات المترجمة -55- ترجمة وتقديم د. نهى صادق، 2002، ص41 — 42.

دور عدن البحري في التاريخ الحديث

بعد التراجع والفوضى التي شهدها ميناء عدن في نهاية حكم الدولة الرسولية، أخذت أوضاعه تتحسن بصورة مطردة منذ أن تولت الدولة الطاهرية السلطة في اليمن[1]، وكان قد أسس تلك الدولة الأخوان علي وعامر بن طاهر بداية من عدن في عام 858هـ/ 1454م ميلادية، ومنذ ذلك الوقت أخذت الدولة الطاهرية توسع من نفوذها ومساحة حكمها حتى تمكنت من بسط سلطتها على معظم مناطق اليمن باستثناء معاقل الأئمة الزيود في صعدة، ونقلت عاصمتها بعد ذلك إلى مدينة رداع، غير أن اشتداد مواجهاتها في نهاية عهدها مع القوى الزيدية، أجبر زعماءها على نقل العاصمة مجددًا من رداع إلى عدن التي تتوافر فيها ظروف أمنية أفضل.

وتمكنت الدولة الطاهرية في أثناء حكمها لعدن حمايتها من الطامعين الاستعماريين الغربيين لاسيما البرتغاليين الذين تسيدوا بحار العالم في أثناء دورهم الكبير في حركة الكشوف الجغرافية، والذين بذلوا محاولات عسكرية عديدة للسيطرة على عدن، وكانت أهمها في الأعوام التالية: 1513م، و 1517م، و1523م، وقد سجلت المراجع ا التاريخية المقاومة الباسلة التي خاضها سكان عدن بقيادة زعماء الدولة الطاهرية في التصدي لتلك الاعتداءات البرتغالية[2].

---

(1) في أواخر عهد الدولة الرسولية في النصف الثاني من القرن الخامس عشر »وصلت عدن إلى أقصى حد من الفوضى والفقر والخوف«. عبد الله أحمد محيرز: العقبة: دراسة تحليلية جغرافية وتاريخية لجانب من مدينة عدن، وزارة الثقافة، مؤسسة 14/ أكتوبر للصحافة والنشر والتوزيع، عدن، ص152 وما بعدها.

(2) لمزيد من المعلومات، انظر: د. صادق عبده علي قائد، التطور التاريخي للهوية الوطنية

وقد أشارت العديد من الدراسات العربية إلى الدور الرائد لأبناء عدن في حماية الأراضي المقدسة في شمال الجزيرة، من خلال صدهم للبرتغاليين الذين حاولوا التغلغل عبر البحر الأحمر عبر بوابته الجنوبية عدن، ومنهم الباحث نجاح محمد الذي أورد في دراسة له عن الجزيرة العربية قائلاً: «لقد تمكن عامر بن عبد الوهاب من صد المستعمرين البرتغاليين عن مدينة عدن عام 919هـ/ 1513م، بفضل مقاومة مواطنيه العدنيين دون مساعدة القوات المملوكية في جدة التي كان يقودها حسين الكردي والتي أتت إليها متأخرة، بعد أن احتل البرتغاليون جزيرة كمران...» [1].

وتذكر المراجع التاريخية أن قائد الحملة البرتغالية الفونس ودي البوكيرك «قام بمهاجمة عدن بأسطول مكون من عشرين سفينة مع ما يربو على ألف جندي مزودين بسلالم متحركة. وقد أخفقت المحاولة بعد حصار دام أربعة أيام... أبحر بعدها إلى أعالي البحر الأحمر»[2].

وكانت الخطة العسكرية التي نفذها مرجان الظافري لحماية عدن من الغزو البرتغالي تدل بوضوح إلى عبقرية ذلك الأمير الطاهري، الذي أمر أهل عدن بالتغافل عن البرتغاليين والاشتغال بتحصين البلد من داخلها، والأخذ بالحزم والتدبير. فأخذ الإفرنج - حسب ما جاء في العديد من المصادر التاريخية - يخططون لاحتلال عدن من الساحل من خلال استعمال أكثر من أربعين سلماً، وأنزلوها من السفن ونصبوها على أقصر

اليمنية، وزارة الثقافة والسياحة، الطبعة الأولى، صنعاء، 2004م، ص39-40.

(1) نجاح محمد: تاريخ شبه جزيرة العرب الحديث، منشورات جامعة دمشق، الطبعة الأولى، دمشق، 1996، ص87.

(2) عدن وصنعاء في 1825، تقرير بريطاني، ترجمة وعرض حامد جامع، مجلة المنارة، العدد الثالث، عدن، يناير، 1989، ص110.

جانب من سور مدينة عدن، فطلعوا عليها إلى السور، ودخل بعضهم إلى المدينة، فأمر الأمير أهل عدن بالخروج لهم من (باب مكسور) - أحد أبواب السور – فهجموا عليهم وصادروا عليهم السلالم، وقتلوا منهم جمعًا كثيرًا وأسروا أربعة[1].

وبصورة عامة يمكن القول إن تعلق الطاهريين بالتجارة أدى إلى زيادة اهتمامهم بميناء مدينة عدن، منذ عهد علي بن طاهر حتى عهد صلاح الدين عامر بن عبدالوهاب 1455 - 1538[2]. إذ عملوا على إعادة الاعتبار والنشاط لميناء عدن، لاسيما أن ولاتهم جميعًا كانوا يحبون التجارة، ويشجعون على ممارستها، وقد أولوا أهمية خاصة للبضائع الواردة إلى ميناء عدن من الخارج لاسيما من الشرق الأفريقي والهند والصين وسواحل الخليج، إضافةإلى البضائع القادمة من البحر الأحمر بمختلف موانيه، ولذلك كان من الطبيعي أن تعمل الدولة الطاهرية على مواجهة الاعتداءات البرتغالية على ميناء عدن وعلى معالجة الآثار التي ترتبت عليها.

وفي أثناء ذلك زار ميناء عدن في عام 1531م، الأمير صفي الإسلام الطاهري، وقابل التجار الهندوس وعاملهم معامل حسنة، وبعد تفقده

(1) حسن صالح شهاب: عدن بين مدافع البرتغاليين ومماليك مصر، مجلة التراث، العدد الخامس، عدن، أبريل - يونيو 1992، ص40. ولمزيد من التفاصيل، انظر، طارق نافع الحمداني: عدن بين مطامع البرتغاليين ومطامح العثمانيين خلال النصف الأول من القرن السادس عشر، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 42، جامعة الكويت، 1985، ص171.

(2) بامخرمة، أبي محمد عبدالله الطيب بن عبدالله أحمد: تاريخ ثغر عدن، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م، ص12.

الميناء أمر بإعادة بنائه عندما وجده في حالة تحتاج إلى التجديد[1]. وقد ألغى ولاة بني طاهر المكوس الباهظة ووصل الأمر بالدولة الطاهرية إلى أن كلفت أحد أمرائها بالإشراف على الميناء وحركة السفن القادمة إليه والمغادرة له، بل بلغ الأمر بأمراء بني طاهر إلى حد التدخل لحل النزاعات التجارية بين التجار الوافدين والتجار العدنيين تشجيعًا للفريقين على النشاط التجاري وترغيبًا للسفن في الرسو بالميناء. وقد أدت نتائج هذه السياسة التي انتهجها أمراء بني طاهر إلى ازدهار الميناء مجددًا في عهدهم. فاستأنف تجار البحر نشاطهم وارتفعت المداخيل المالية لخزانة بني طاهر إذ بلغت في إحدى السنوات أكثر من خمسة لكوك من الذهب ومبلغًا جيدًا من المال. واستمر ذلك الازدهار إلى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي حين بدأ البرتغاليون يوجهون أنظارهم نحو الشرق، ويطرقون باب الكشوف الجغرافية ويخططون لاستعمار البلدان المغلوبة على أمرها[2].

وأكدت العديد من الدراسات على أن الأمير مرجان، ومن ثم السلطان عامر بن داود من بعده قد ذادوا بكل الإمكانات والسبل عن استقلال عدن، وحافظوا عليها من المطامع الأجنبية، وحرصوا على عدم وقوعها في أيدي الأجانب بما فيهم المماليك والعثمانيين من بعدهم[3]. ولا شك في أن مقاومة عدن الصلبة للأساطيل البرتغالية تفسر لجوء سليمان باشا

(1) د.ب. سارجنت، مرجع سابق، ص71.

(2) د. خالد سالم باوزير: ميناء عدن... دراسة تاريخية معاصرة، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، جامعة عدن، عدن الطبعة الأولى،2001، ص-37 38.

(3) د. سيد مصطفى سالم الفتح العثماني الأول لليمن 1538-1636م، مركز البحوث والدراسات العربية، الطبعة الثالثة، القاهرة، ص119، وما بعدها.

الخادم قائد الأسطول العثماني إلى الحيلة لاحتلال مدينة عدن في سنة 1538م، بعد إقناعهم لعامر بن داود آخر زعماء الطاهريين في عدن، أنهم أصدقاء وشركاء الدولة الطاهرية في الدفاع عن ديار الإسلام، غير أنهم استغلوا تجاوب السلطان وترحيبه بهم في الغدر به وبكبار رجال دولته الذين رافقوه، وصلبوه على صاري إحدى سفن الأسطول العثماني، ومن ثم تسهلت لهم عملية احتلال عدن[1].

وفي أثناء هذه الخديعة أمر سليمان الخادم عددًا كبيرًا من الجنود ورجال البحر أن يحملوا إلى داخل مدينة بوصفهم مرضى يحتاجون للراحة والعلاج، وتقبلهم أهالي عدن وآووهم واهتموا بهم، وعندما أسدل الليل نقابه قاموا من مواقعهم، وقتلوا جميع حرس الثغر، وقبضوا على عدن. وبهذا الغدر السافر انتصر سليمان على العدنيين. وبعد أن توجه سليمان إلى «جوا» في الهند لخوض المواجهة مع البرتغاليين التي هزم فيها، انتفض سكان عدن على السلطة العثمانية، غير أن سليمان باشا الخادم عاد إلى عدن مرة أخرى، وحاصرها ووجه إليها مدافعه فدمرها واحتلها نهائيًا. وكان من نتائج ذلك التدمير العثماني لمدينة عدن بحسب ما تشير إليه بعض المراجع التاريخية، أن أكل أهلها الميتة والقطط من شدة الجوع[2].

(1) نجاح محمد: تاريخ شبه جزيرة العرب الحديث، ص87. القاضي عبد الصمد الموزعي: كتاب الإحسان في دخول مملكة اليمن تحت ظل عدالة آل عثمان، منشورات وزارة الأوقاف والإرشاد رقم (4)، لا توجد بيانات أخرى، ص26.

(2) أحمد صالح رابضة: قراءة في مخطوطة تاريخ حوادث السنين ووفاة العلماء العاملين، والسادة المربين، والأولياء الصالحين: للفقيه محمد بن عمر بافقيه المتوفى بعد سنة 1001هـ، مجلة التراث، العدد الخامس، عدن، أبريل - يونيو 1992، ص69.

وبعـد أن اسـتولى سـليمان باشـا عـلى ميناء عـدن في ربيـع سـنة 944هـ/ أغسطس1538م، اجتاحـت قواتـه جنـوب تهامـة في شـوال 945هـ/ فبرايـر 1539م حيـث قلبـوا نظـام المماليـك بزعامـة الناخـوذا أحمـد، وجعـل سـليمان باشـا كل مـن عـدن وزبيـد سـنجاق، وهـو الاسـم المسـتخدم في ذلـك الوقـت للمقاطعـات التـي تتمتـع بقـدر مـن الاسـتقلال الـذاتي عـن الحكومـة المركزيـة. وقـام بتعيـين أمـراء (سـنجاقبك) وعسـكرًا لحمايتهـا وإدارتهـما. وتغـير وضـع عـدن وغيرهـا مـن المناطـق الخاضعـة للعثمانيـين بعـد ذلـك بقليـل عندمـا تحولـت مـن سـناجق إلى بكـر بكيـه (ولايـة كبـيرة) واتسـع نطـاق النفـوذ العثـماني خـلال عـدة سـنوات خاصـة بعـد اسـتيلائهم عـلى تعـز وصنعـاء 953-954هـ/ 1547م.

وفي عـام 973هـ/ 1565م عملـت السـلطات العثمانيـة على تقسـيم اليمـن إلى ولايتـين (بكـر بكيتـين) منفصلتـين؛ نظـرًا لبعدهـا وكـبر حجمهـا وكثـرة مواردهـا، وكانـت قـد وصلـت إلى السـلطات العثمانيـة، بعـد حـوالي ثلاثـة عشر عامًا، رسـالة مـن سـنجاق عـدن يـوصي بهـا بـأن تقسـم اليمـن إداريًـا إلى ثـلاث بكركيـات، تشـكل عـدن البكلـر بكيـة الثالثـة، لأنـه عـدَّ عـدن منفصلـة جغرافيًـا عـن بقيـة اليمـن، ولهـا متطلبـات خاصـة [1].

وعـلى الرغـم مـن أن عـدن كانـت المركـز الإداري الأول للعثمانيـين في اليمـن إلا أن المراجـع التاريخيـة الصـادرة في القـرن السـابع عـشر تؤكـد إهمالهـم لهـا ولمينائهـا، رغـم موقعهـا المهـم والمشـهور منـذ القـدم»[2].

(1) ج. ريتشارد بلاكبرن، وثيقتان عثمانيتان عن تقسيم اليمن إلى ولايتان 973/ 1565، دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي، مرجع سابق 107 – 110.

(2) هشام علي: عبد الله محيرز وثلاثية عدن، مركز عبادي للدراسات والنشر، ط1، صنعاء، 2002م، ص114.

وظلت عدن على تلك الحالة من الإهمال والتراجع طيلة مدة الاحتلال العثماني الذي استمر قرابة مئة عام، وقد تخلل تلك المدة عدد من المحاولات التي قادها بعض الزعماء المحليين للتخلص سلطة العثمانية، وكانت أبرزها تلك المحاولة التي جرت في سنة 1551م بقيادة علي بن سليمان البدوي والتي مكنت المدينة من الاستقلال عن الحكم العثماني لبعض الوقت[1].

ولم تشهد المدة التي أعقبت خروج العثمانيين من عدن بشكل خاص، ومن اليمن بشكل عام، اهتمامًا ذا شأن بمينائها من قبل السلطات المحلية التي تناوبت السيطرة على عدن، والتي كانت أهمها الدولة القاسمية الزيدية التي سيطرت عليها في عام 1055هـ/ 1645م ومن ثم السلطنة العبدلية التي انتزعتها من الدولة القاسمية في عام في سنة 1145هـ/ 1733م[2]، وظلت تحكمها إلى أن احتلتها بريطانيا في عام 1839م، وذلك بفعل قلة خبرة الأولى (الدولة القاسمية) بإدارة الموانئ والنشاط البحري بشكل عام، إذ لم يتجاوز حكم أسلافها في كل تاريخه الطويل حدود المرتفعات الجبلية الشمالية من اليمن، وبفعل ضعف تأثير الثانية (السلطنة العبدلية) على الصعيدين المحلي والخارجي، إذ أن نفوذ سلطتهالم يتجاوز حدود منطقتي عدن ولحج.

(1) د.أحمد علي الهمداني: محمد علي لقمان قصة الثورة اليمنية، جمع وإعداد ودراسة، ص270. د. صادق عبده علي قائد: الحكم العثماني في اليمن بين القبول والرفض، مجلة جامعة عدن الإلكترونية، يونيو، 2016م، ص140.

(2) أحمد فضل بن علي محسن العبدلي: هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، دار العودة، بيروت، الطبعة الثانية 1980م، ص118.

وعموما فقد شجع ذلك الوضع الذي كانت تعيشه عدن، بالإضافة إلى حالة الفوضى والنزاعات الداخلية التي كان يمر بها اليمن، الكثير من القوى الإقليمية والدولية على ممارسة أعمال القرصنة والتقطع في مياه اليمن البحرية، والاعتداء على موانيها والطمع بها، وأبرزها ميناء عدن.

وكانت الإمبراطورية الهولندية قد أولت مدينة عدن اهتمامًا خاصًا في تحركاتها البحرية، منذ أن كانت خاضعة للسيطرة العثمانية، ففي 2/ أغسطس 1614م انفصلت سفينة الـ: «نساو» عن الأسطول «خيررترابنست»، لتقوم برحلة استكشافية على طول ساحل الجزيرة العربية الجنوبي والمدن الواقعة عليه... وألقت السفينة مرساتها أمام عدن في 30/ أغسطس من تلك السنة، ومن ثم استقبل الـ «كومندو» في 1/ سبتمبر لدى السنجقبك العثماني علي آغا استقبالًا رسميًا، ولكنه أبعدهم عن الميناء فيما بعد لأنه عدَّهم قراصنة إنجليزيين هدفهم الحرب وليس التجارة، كما أنه لم يكن بحوزتهم رسالة توصية من السلطان. وهكذا أبحرتالـ «نساو» في 10/ سبتمبر[1].

وكان أول تطلع بريطاني إلى عدن والبحر الأحمر في القرن السادس عشر، ففي حومة الصراع البرتغالي الهولندي البريطاني أسست شركة الهند الشرقية علاقات تجارية مع الهند، وظهرت أهمية عدن البحرية والتجارية في نظرها، وكانت الملكة إليزابيت الأولى قد أعطت في 31/ 12/ 600م امتيازًا لشركة الهند الشرقية البريطانية يسمح لها بإقامة مشروعات تجارية في البحر الأحمر، على الرغم من أن الهدف من إنشائها كان بسط سيطرة

(1) ك. خ.براور، وآ.كبلانيان: اليمن في أوائل القرن السابع العشر، الطبعة الثالثة، مركز عبادي للدراسات والنشر، صنعاء، 1998، ص22.

البريطانيين على تجارة شبه القارة الهندية. وقد قامت الشركة بعدة محاولات مبكرة للوصول إلى سواحل اليمن وموانيها، لاسيما عدن، غير أنها لم تتمكن حينها من تحقيق أغراضها[1].

وأخذت أهمية موقع مدينة عدن تتصاعد في نظر البريطانيين في بداية القرن التاسع عشر، مع تزايد نشاط الحركة الملاحية العالمية في المنطقة، وقد دلت التحركات العسكرية البريطانية في البحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي في النصف الأول من القرن التاسع عشر، على أن الحكومة البريطانية تبحث عن منطقة تتمتع بأهمية جيوبولتيكية على مقربة من مستعمراتها في شرق العالم، ولا شك في أنها وجدت في عدن التي تتمتع بموقع بحري ممتاز ضالتها. وترجم الاهتمام البريطاني الفعلي بعدن بالمعاهدة المبرمة في 6/ سبتمبر 1802م بين السلطان العبدلي أحمد عبد الكريم، والسرهوم نائب الماركيز ويلسلي أحد أعضاء مجلس شورى الدولة المنوط به أعمال ممتلكات بريطانيا في الهند الشرقية. ووفق البند الثاني من المعاهدة ألزم السلطان العبدلي بمكوس عن البضائع والتجارة بميناء عدن بنسبة لا تتجاوز 2٪ ولمدة عشر سنوات، كما اشترط البند الثالث عليه بعدم البيع أو التنازل عن أي جزء من أراضيه إلا لبريطانيا. وتكمن أهمية اتفاقية 1802م بين بريطانيا والسلطنة العبدلية في أنها شكلت تمهيدًا لامتداد النفوذ البريطاني الذي أخذ بعد ذلك يتغلغل في سواحل المنطقة الممتدة ما بين عدن والكويت والعراق[2].

---

(1) د.سيف علي مقبل: دور عدن في الثورة التحريرية المسلحة في الشطر الجنوبي من الوطن اليمني (1964 – 1967)، مطابع التوجية المعنوي، صنعاء، 2007، ص18.

(2) د.اميل توما: تاريخ مسيرة الشعوب العربية الحديث، الطبعة الأولى، دار الفارابي، بيروت، 1977، ص34.

وفي 1838م استغلت بريطانيا حادثة السفينة المشهورة «داريا دولت» التي غرقت بالقرب من الساحل في كريتر، وتعرضت لنهب الصيادين المحليين لممارسة المزيد من الضغوط على السلطان العبدلي للتخلي عن عدن،[1] وبعد مفاوضات عديدة وغير مثمرة، أقدمت البوارج الحربية بقيادة الكابتن «هينس» باحتلال مدينة عدن في 19/ يناير 1839م وبعد احتلالهم للمدينة، أخذت الإدارة البريطانية تركز على النواحي التجارية والملاحية في ميناء عدن، حيث اعتمدت في البداية على تجارة الشحن والتفريغ، وتجارة الواردات من الهند والشرق وأوروبا وإعادة توزيعها إلى دول حوض البحر الأحمر والخليج العربي.

وتجدر الإشارة إلى أن مدينة عدن القديمة المعروفة الآن باسم «كريتر» هي تحصين طبيعي بديع؛ حيث تحميها الجبال شديدة الانحدار التي تحيط بها بصورة شبة دائرية، ولا توجد إمكانية للوصول إليها إلا عبر بوابات منافذها المحدودة، ويوفر البرزخ الضيق الذي يقف خلف تلك المنافذ، والذي يربط شبه جزيرة عدن بالبر الرئيس، إمكانية دفاعية طبيعية أخرى أمام أي مهاجم من جهة البر،كما شكل جبل جزيرة صيرة الذي يقع عند

(1) حول الأهداف البريطانية الحقيقية لاحتلال عدن، انظر اعترافات الكابتن هينس في أثناء محاكمته من قبل محاكم شركة الهند الشرقية البريطانية والتي أشار فيها إلى أن حادثة السفينة داريا دولت كانت خدعة لاحتلال عدن،

CORRESPONDENCE, RELATING TO ADEN, Indian papers, No. IX<PRESENTED BY HER MAJESTYS COMMAND> ordered to be printed 28th May 1839.

مدخل ميناء عدن من جهة البحر، والذي شيدت على قمته قلعة عسكرية حصينة، عامل حماية طبيعي آخر للميناء من أي هجوم من جهة البحر[1].

وعموما فمع تزايد حركة النشاط التجاري في ميناء عدن أصبح موقعه القديم في (كريتر) لا يلبي الحاجة، ولذلك نقلته السلطات البريطانية إلى معلا دكة، الذي كان يتميز بالإضافة إلى كبر مساحته بظروف طبيعية وأمنية مناسبة أيضًا، وزادت من احتياطاتها الأمنية أن أقدمت في عام 1882م، على شراء منطقة الشيخ عثمان ابتداءً من جبل حديد المجاور للميناء وحتى دار سعد في جنوب لحج، من السلطان العبدلي، وكذلك المنطقة التي تقع إلى الشمال من مياه الميناء والممتدة من جنوب غرب منطقة الشيخ عثمان شرقًا، وحتى منطقة صلاح الدين غربًا من الشيخ العقربي، وبعد أن ضمنت الحزام الأمني للميناء شرعت في تجهيز البنية التحتية اللازمة لنشاطه.

إعلان عدن منطقة حرة

لعل عملية توسيع مساحة مستعمرة عدن قد شجع الإدارة البريطانية بالانتقال بنشاط ميناء عدن إلى مرحلة أخرى متقدمة، إذ أعلنت في عام 1850م، وبموجب القرار رقم «1849» الذي وقعه سكرتير حكومة الهند «فريد جاس هالدي» عن تحويل ميناء عدن إلى ميناء حر. وكان نص القرار كما يلي:

«بما أن التجارة تتسع بين الساحل الغربي للهند والبحر الأحمر والمناطق المجاورة لها، فمن المستحسن تشجيع بواخر جميع الدول على التردد على

---

(1) د. ج.جافن: عدن تحت الحكم البريطاني 1839 1967–، ترجمه محمد محسن محمد العمري، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عدن 2013، ص14.

ميناء عدن بشبه الجزيرة العربية، ولذلك نعلن ما يلي:

1- إن ميناء عدن بتجمعه السكاني ميناء حر، وعليه فلن نستخلص أي ضريبة على أي باخرة، أو بضائع منقولة بصور قانونية برًا وبحرًا من وإلى الميناء.

2- يعمل بهذا القرار اعتبارًا من مطلع شهر مارس ١٨٥٠م، وينشر هذا القرار لعلم كافة الناس»[1].

وكانت عدن قبل إعلانها ميناءً حرًا، قد نجحت في نسج شبكة واسعة من العلاقات التجارية البحرية الدولية، لاسيما مع دول الشرق ومنها الصين، لذلك كان من الطبيعي أن تشهد بعد سنوات قليلة من إعلانها ميناءً حرًا، طفرة اقتصادية كبيرة، ويمكننا الاستدلال على ذلك من خلال الأرقام التالية الواردة في الميزانية التجارية الرسمية المنتهية في 31/ مايو 1858م بالجنية الإسترليني[2].

الصادرات من البضائع + الخزانة

٤,٧٧٨ ,٦٧٧ + ٢, ٢٤١, ٧٩٨ = ٧, ٠٢٠, ٤٧٥

الواردات من البضائع + الخزانة

٢,٨٣٦,٣٧٤ + ١,٥٩٨,٦٧٤ = ٤,٤٣٥,٠٤٨

الإجمالي = ١١,٤٥٥,٥٢٣

---

(1) أحمد طاهر: عدن التاريخ والشموخ، دار جامعة عدن، سنة الطبع (-)، ص16.

(2) BY CAPTAIN R.L. PLAYFAIR: MEMORANOUM OF THE TRADE OF ADEN FOR 1857 –1858 , Aden printed at Jail press , 1859 , p18.

وبالنظر إلى حجم الحركة التجارية في ذلك الوقت، فإن تلك الأرقام تعد أرقامًا كبيرة جدًا، وحتى وفي وقتنا الراهن فما زالت تمثل تلك الأرقام ثروة طائلة. وقد ساهم دخل الميناء حينها في إحداث تحولات جذرية كبيرة في البنية التحتية ليس للميناء فقط بل لمدينة عدن كلها، فقد توسعت مباني المدينة وتضاعف عدد سكانها الذي كان ينحدر من أديان وأجناس مختلفة، وامتدت في أثناء ذلك التوسع إلى أحياء جديدة خارج المدينة القديمة المحصنة»كريتر»وبدأت تظهر خلفها أحياء جديدة في «المعلا « و»التواهي»، وأصبحت منطقة البرزخ التي كانت عبارة عن نقطة دفاعية خارج حدود المدينة، جزءًا أساسيا منها ومطارًا لها وخطًا للطريق الرئيس الذي يربطها مع مناطق الداخل(1).

ولأن بريطانيا كانت تدرك منذ أن بدأت التفكير في احتلال عدن بالأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها موقعها في طريق الملاحة الدولية بين الشرق والغرب، فقد عملت بهمة ونشاط منذ احتلالها لها على تحويلها من مجرد مدينة صغيرة بين أحضان جبالها البركانية القاحلة إلى مدينة نشطة ومهمة في المنطقة، وتحويل مينائها إلى ميناء إقليمي ودولي كبير، ولذلك عملت بجهد دؤوب ومتواصل على توسيع الميناء وتعميقه، وتشييد المنشآت والمستودعات الضخمة التي بإمكانها أن تخزن سلع الترانزيت الواردة للميناء قبل تصريفها أو نقلها إلى جهاتها المقصودة.

ونتيجة لتزايد نشاط الميناء في منطقة المعلا قررت السلطة البريطانية توسيعه باتجاه في الخليج الغربي للمعلا، وباتجاه منطقة التواهي في غرب

(1) د.ج.جافن: مرجع سابق، ص14.

عدن، لكي تضمن استمرار الحركة في الميناء وتطويرها بصورة مستمرة. وفي عام 1855م سمحت الحكومة البريطانية لمجموعة من أعضاء الجالية التجارية في عدن، وبعض التجار العرب ببناء رصيف إضافي في خليج المعلا. وفي عام 1864م أمرت حكومة عدن بنقل مكتب الجمارك الرئيس من المدينة القديمة (كريتر) إلى ميناء المعلا.

وكانت أول مشاريع الحفر التي قامت بها الحكومة البريطانية في الخليج الغربي وميناء المعلا، تعميق منطقة الدخول إلى الميناء لتتراوح الأعماق بين 5 و7 و9 أمتار. وكانت السفن تدخل إلى ميناء المعلا عبر الممر، أو القناة الصناعية المائية وتستقر في الأماكن المهيأة لها في رصيف الميناء[1].

ولتعزيز نشاط الميناء، عملت الإدارة البريطانية على الفصل التام بين مالية حكومة عدن ومالية أمانة ميناء عدن، وظلت تلك السياسة قائمة على طول عهد الاستعمار البريطاني للمدينة. وكانت لميناء عدن لجنة خاصة تدير نشاطه عرفت منذ عام 1866م بأمانة ميناء عدن بوصفه مؤسسة مستقلة بذاتها، وكانت تمثل تلك اللجنة أو الإدارة الشركات الملاحية والتجارية والعمالية المهمة في نشاط الميناء، وتضم عددًا من الخبراء الاقتصاديين والفنيين.

واستنادًا إلى نظام التجارة الحرة الذي تبنته بريطانيا في عدن، فلم يعرف ميناؤها الكثير من أنواع الرسوم والضرائب الجمركية التي كانت

(1) د. خالد سالم باوزير: ميناء عدن.. دراسة تاريخية معاصرة، دار الثقافة العربية للنشر والترجمة والتوزيع، الطبعة الأولى، الشارقة، جامعة عدن، 2001، ص201 وما بعدها.

تدفع في الموانئ الأخرى، فباستثناء الضرائب المحدودة التي كانت تدفع لاعتبارات صحية واجتماعية على أوراق التبغ، والمواد الكحولية، والعطور التي تدخل المواد الكحولية في تركيبها، فقد كانت كل البضائع الأخرى محررة من الضرائب والرسوم.

دور عدن البحري في التاريخ المعاصر

نتيجة لكل تلك التسهيلات التي سبق ذكرها، فقد شهد ميناء عدن حركة تجارة كبيرة، وجذب إليه العديد من التجار ورؤوس الأموال من موانئ الدول المجاورة، وأصبح أهم نقطة في حركة التبادل التجاري العالمي في الجزيرة العربية وشرق أفريقيا. وبدون شك فقد انعكست تلك الحركة التجارية النشطة في الميناء بصورة إيجابية على مدينة عدن وسكانها، فعلاوة على التحسن المعيشي، وتوافر فرص العمل الذي رافق نشاط الميناء، وحركة رجال الأموال والشركات التجارية داخل المدينة؛ فقد جعل نظام التجارة الحرة في الميناء سعر البضائع التجارية داخل أسواق عدن أرخص بكثير مما هي عليه في معظم بلدان العالم، فساعد ذلك على الاحتفاظ بمستوى عال من درجة المعيشة بين السكان من ناحية، وفي الحفاظ على قدر معقول للأجور العامة داخل المدينة من ناحية أخرى. فانخفاض الأسعار في أي بقعة من العالم دائماً ما يترتب عنه انخفاض في الأجور، والعكس صحيح أيضًا [1].

(1) د. صادق عبده علي قائد: التدخل اليمني في القرن الأفريقي 1967-1978، الجزء الأول، دار عبادي للدراسات والنشر، الطبعة الأولى، صنعاء، 2004، ص270 وما بعدها. ولمزيد من المعلومات انظر. محمد حسن عوبلي: اغتيال بريطانيا لعدن والجنوب العربي، منشورات العصر الحديث، بدون ذكر البلد، 1971، ص21-35.

وتشير المادة التاريخية المتوافرة لدينا عن تلك المدة إلى أن ميناء عدن ارتبط بعلاقات تجارية متميزة مع عدد من الدول المحيطة به، وكان الميناء الرئيس للتصدير والتوريد للعديد منها، فقد كان بالنسبة للصومال الميناء الرئيس لتصدير العديد من بضائعها وأهما الجلود، التي كانت تشتهر الصومال بتجارتها مع العالم الخارجي، وقد سجلت تلك التجارة بين البلدين في عام 1950م فقط، بحسب سجلات الأرشيف البريطاني في ميناء عدن، حوالي سبعة ملايين جلد، بقيمة قدرها 580000 ألف جنيه إسترليني[1]. وكان حال العلاقة نفسها مع العديد من دول وكيانات الجوار، فمثلاً فقد كان حوالي 80 في المئة من حركة الاستيراد والتصدير في المناطق التي يحكمها الإمام تمر عبر ميناء عدن.

وأدَّت مصفاة تكرير النفط في عدن دورًا مهماً في تعزيز التجارة البحرية بين عدن والدول المحيطة بها، فالصومال مثلاً كانت تستورد من مصفاة عدن بما قيمته 1125 ألف جنيه إسترليني، ثم ارتفع الرقم حتى وصل في عام 1965م إلى حوالي 2169 ألف جنيه إسترليني[2]. كما زودت مصفاة تكرير النفط في عدن منطقة شمال اليمن والقرن الإفريقي بمعظم المادة السائلة التي كانت تحتاجها تلك الدول. وبالاستناد إلى إحدى وثائق ميناء عدن الخاصة بالصادرات والواردات، وهي حوليات الميناء لعام 1966م، فقد بلغت قيمة الكمية المتداولة من البضاعة الجافة والبضاعة السائلة

(1) Gaviv Part of Aden annul 1962 Part. IV. PP. 40-92.

(2) علي محمد: ميناء عدن الحر وازدهاره التجاري والاقتصادي، ندوة عدن – ثغر اليمن، الجزء الثاني، جامعة عدن، 1999، ص520.

مع شمال اليمن لذلك العام، 13500 ألف جنية إسترليني، بواقع 9649 بضاعة جافة، و 3851 بضاعة سائلة[1].

أهمية عدن بعد الحربين العالميتين:

لقد برزت أهمية عدن، كمنطلق تجاري إلى مناطق واسعة، في الشرق الأوسط والأدنى، ونقطة استراتيجية تدخل ضمن مخطط عالمي، في المحافظة على الوجود الاستعماري، بين بلاد آسيا وأفريقيا. فقد كان من دوافع الاحتلال لعدن تحويل المنطقة كلها إلى سوق تجارية لاستهلاك منتجات الصناعة البريطانية وتصريفها، ومعبرًا للاستعمار البريطاني إلى الشرق الأوسط. وفي عدن المستعمرة، ركزت الإدارة البريطانية على تحويلها إلى مركز للخدمات التجارية والملاحية، وقد تطلب ذلك تطبيق أسلوب الحرية الاقتصادية، وأصبحت عدن بمثابة معرض دائم لمختلف المنتوجات الأوروبية، ويمكن القول، إن مدينة عدن كان لها وضع حضاري خاص بها منذ نهاية الحرب العالمية الأولى[2]. وعندما زار أمين الريحاني مدينة عدن في بداية الثلاثينيات من القرن العشرين، تحدث عن عدن في تلك الحقبة، قائلاً: «إن عدن في تلك الأيام كانت عدن العرب والتوحيد»[3]. وهي إشارة إلى الطابع العام لهويتها العربية الإسلامية على الرغم من تعدد أجناسها وأديانها.

(1) The port of Aden import and Export (1948-1966) Annual 1948-1966.

(2) لمزيد من المعلومات، انظر: حمزة علي إبراهيم لقمان: تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، دار مصر للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 1960، ص197.

(3) أمين الريحاني: ملوك العرب، الطبعة الرابعة، دار الريحاني للطباعة والنشر، بيروت، 1960، ص420.

وكانت مدينة عدن في سنوات الحرب العالمية الثانية قاعدة للحلفاء في حملتهم على المستعمرات الإيطالية في شرق أفريقية، كما أن نتائج الحرب العالمية الثانية، جعلت الإدارة البريطانية تنظر إلى عدن باعتبارها نقطة هجوم ودفاع عن الإمبراطورية البريطانية، فتحولت عدن إلى مركز لقيادات القوات المسلحة البريطانية في الشرق الأوسط[1]. فضلاً عن أهميتها البحرية باعتبارها إحدى النقاط الأربع الرئيسة التي تتولى حماية طريق بريطانيا البحرية الرئيسة التي تمتد من أعمدة هرقل على الأطلنطي (جبل طارق) عبر البحر الأبيض المتوسط إلى مضيق باب المندب، أما هذه النقاط الأربع، فهي جبل طارق، مالطة، قبرص، وعدن[2].

وفي أعقاب الحرب امتد أمل بريطانيا إلى بسط نفوذها التقليدي القديم في المنطقة[3]، الواقعة جنوب البحر الأحمر، وبما يعوضها عن تقلص السيطرة على شماله بعد إخلاء قاعدة السويس والسودان منذ بداية الخمسينات[4]. وذلك باتخاذ عدن أكبر قاعدة عسكرية لبريطانيا في الشرق الأوسط حتى منتصف الستينات.

(1) د. سيف علي مقبل: الصحافة في عدن عشية إعلان الجمهورية في صنعاء يوليو – سبتمبر 1962، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، الطباعة الأولى، عدن، 2002، ص11-12.
(2) صالح أحمد عشية، الحركة العمالية في عدن ودورها في تطور الحركة الوطنية عام 1945-1963م، مؤسسة فريدريش ايبرت، سنة الطبع (-) صنعاء، ص18.
(3) حسين فوزي النجار: بريطانيا والجنوب العربي، المكتبة الثقافية، جامعة حرة، العدد 185، دار الكتاب العربي، القاهرة،سنة الطبع (-)، ص38.
(4) أمير الاي. أ. ج: الاستعمار البريطاني في جنوب الجزيرة العربية، مكان الطبع (-)، سنة الطبع (-)، ص38 وما بعدها.

وتأثرت مدينة عدن بعد قيام الثورة المصرية منذ عام 1952م، بزخم المد القومي العربي وبفكر التيارات اليسارية الاشتراكية والماركسية، التي اجتاحت العديد من بلدان العالم، وبلغ ذلك التأثير مداه عندما سيطرت العناصر القومية واليسارية على المؤتمر العمالي الذي كان يضم معظم نقابات عمال عدن، إذ رفعت من سقف مطالب الحركة العمالية، وداخلتها في مواجهات طويلة مع السلطات البريطانية في عدن، فأثرت حركة الاحتجاجات والمظاهرات والإضرابات التي كانت تشهدها مدينة عدن بصورة شبه يومية، لاسيما في النصف الثاني من الستينيات، سلبًا على نشاط الميناء، وعلى الحركة الاقتصادية بشكل عام داخل المدينة.

وكانت حركة الإضرابات، قد دفعت بالمندوب السامي في خطابه أمام أعضاء المجلس التشريعي في منتصف يناير 1958م إلى وصفها بأنها عمل غير مشروع، وتتعارض مع نصوص قانون الخدمات الضرورية (التحكيم)، وحذر من خطورة استمرارها على نشاط الميناء، وقال إنها قد تؤدي إلى فقدان التجارة المبنية على تموين السفن مثلما فقدت تجارة خزن البضائع. وأن أمانة الميناء لجنة لا تستهدف الربح، إلا أنها يجب أن تحصل على الإيراد الكافي ليس من أجل أن تتمكن من سد المصروفات اليومية فحسب، بل ومن أجل توفير الصرف اللازم على مشاريعها التطويرية، وهي إن عجزت عن الاحتفاظ بمستوى يمكنها في منافسة غيرها من الموانئ المتطورة في هذه المنطقة، فسوف تتقوض اقتصاديات عدن بأكملها»[1].

---

(1) Aden colony: speech 64 his excellency the opening of the two sesion of legislative council 26 January 1959, P.J.

ومـن أجـل إيقـاف المتاعـب التـي كان يتعـرض لهـا الميـنـاء بسـبب تصعيـد حركـة الإضرابـات العمالية، المناصرة للحركـة الوطنيـة المناهضـة للاسـتعمار البريطـاني في عـدن، أعلـن المنـدوب السـامي في خطابـه أمـام أعضـاء المجلس التشريعي في يناير 1963م، عـددًا مـن التوصيات بهـدف المحافظة على مكانة ميناء عـدن على المستوى الإقليمي والـدولي، قائـلًا: «سيستعاد إلى الأذهان أن توصيات إحـدى شركات التمويـل والتطوير خلال عام 1961م، أشـارت إلى ضرورة أن يجري تحقيق في الميناء « لا يهتم فقط بتفاصيل تسهيلات الشحن والتفريـغ في المينـاء»، بـل أيضًـا «بالمسـتقبل الطويـل الأجـل وحركـة النقـل بالنسبة للتجـارة التوزيعيـة، ولنمـو الموانـئ الأخـرى في المنطقـة، وللمسـتقبل الاقتصـادي لسـاحل الجنـوب العـربي ككل. كـما أن التحقيـق يجـب أن يشـمل إمـكان إيجـاد المجـال المناسـب للإصـلاح وصيانـة السـفن التـي يمكـن أن تُجتـذب إلى عـدن».

وأكـد المنـدوب السـامي عـلى «أن الحكومـة سـتعمل كل مـا بوسـعها لـلإسراع في هـذا التحقيـق، ولكنهـا في أثنـاء ذلـك لا ترغـب في أن تؤجـل أي عمليـات تطويريـة في الميـنـاء مـن الممكـن إجراؤهـا قبـل التحقيـق»[1].

وبالفعـل عملـت الإدارة البريطانيـة عـلى تنفيـذ مشروعـات تطويريـة في الميـنـاء عـام 1963م، كان أهمهـا، بنـاء ثلاثـة مـراسي وورشـة كبـيرة، فأصبـح ميـناء عـدن حينهـا يمتلـك 16 مرسـى درجـة أولى، 12 منهـا يمكـن للسـفن ذات الـ 34 قدمًـا الوقـوف فيهـا، و 4 مـراسي درجـة ثانيـة للسـفن

(1) Federatin of South Arabia, the port of Aden, 88/63,ist September, 1963, P.1.

ذات الـ 28 قدمًا. فضلًا عن الـ 4 المراسي السابقة (درجة ثالثة) للسفن التي تقل عن 16 قدمًا. وبالإضافة إلى ذلك تم تجهيز متسع كبير لوقوف السفن الصغيرة، وجرى تعميق 3 مراسي درجة أولى لاستقبال سفن ذات 37 قدمًا، أي السفن التي تستطيع المرور بقناة السويس، وكانت تتم عملية شحن وتوزيع البضائع من السفن الكبيرة بواسطة العوامات إلى مراسي جديدة جرى بناؤها في المعلا لاستقبال السفن ذات حمولة 2500 طنًا وأكثر. وعززت التسهيلات داخل الميناء برافعات متنقلة وعربات نقل، ومعدات موانئ حديثة. وفضلًا عن كل ذلك، فقد تعاقدت أمانة الميناء مع إحدى الشركات الكبيرة على تزويد الميناء بثلاثة رفاصات جديدة خلال النصف الثاني من عام 1963م، يتم تسييرها بالديزل، وتتفاوت قدرتها على الحمولة ما بين 30 طنًا و 200 طنًا[1].

وفي الوقت الذي كانت تسعى فيه السلطات البريطانية في عدن لتطوير الميناء لحسابات اقتصادية وتجارية خاصة بها، كانت الأوضاع السياسية داخل البلاد تتجه نحو مزيد من المتاعب والتعقيد، فقيام الثورة المسلحة في أكتوبر عام 1963م، بقيادة الجبهة القومية أثر على الأوضاع العامة في عدن، لاسيما بعد قيام الجبهة القومية بعدد من العمليات العسكرية داخلها، وبحسب وثائق حكومة الاتحاد الفيدرالي، فقد أدت عمليات العنف في عدن في ذلك الوقت، التي لم تنحصر على قوات الأمن البريطانية -الاتحادية، بل وطالت العديد من المنشآت المهمة في عدن، إلى نتائج سيئة

(1) South Arabian press service, Aden harbor shipping figures during February, No. 439 /65, March,6,1965.

على الحركة التجارية في الميناء، وإلى تراجع ملحوظ لأعداد السفن الداخلة إليه في المدة ما بين 1965-1967م. ففي حين بلغت عدد السفن التجارية التي دخلت الميناء خلال شهر فبراير 1965: 489 سفينة حملتها المسجلة «2.392.126» طنًا[1]. نجد عدد

السفن التي استخدمت الميناء خلال شهر مارس من العام نفسه - أي بعد مرور شهر واحد فقط إلى 236 سفينة صافي حمولتها «1.592.106» طنًا[2].

تراجع دور ميناء عدن بعد الاستقلال

أخذ النشاط التجاري لميناء عدن يتراجع بصورة تدريجية في نهاية الستينيات، وبلغ ذلك التراجع مداه بعد استقلال الجنوب في نوفمبر 1967م، إذ أصبح لا يستقبل في عام 1968م، وما بعده غير السفن التجارية التابعة لحكومة اليمن الجنوبية الشعبية. وانتهى دوره كميناء مهم ونشط على المستويين الإقليمي والدولي وذلك نتيجة عدة عوامل وظروف نذكر منها الآتي:

أولًا: النهج السياسي للجبهة القومية الذي كان ينظر للحرية الاقتصادية والحرية السياسية على أنها تشكل خطرًا على الثورة وتخدم عملاء الاستعمار، ولذلك صنفت الكثير من الشركات ومن رجال المال ومن الفئات السياسية والاجتماعية مثل السلاطين والأمراء والمشايخ،

(1) Federation of South Arabian, Aden port shipping figures during March. No. 690/65 April 5,1965.

(2) Federation of South Arabian, Aden port shipping figures during March, cit. op.

وكذلك بعض الأحزاب السياسية على أنها من صنيعة الاستعمار البريطانية وركائزه، فساهمت تلك السياسية ليس في تراجع نشاط الميناء فحسب، وبل وفي الدفع بالكثير من الشركات والتجار إلى مغادرة عدن.

ثانيًا: إغلاق قناة السويس بعد نكسة 5/ يونيو 1967م، إذ ترتب عليه تراجع الحركة التجارية في الخط الملاحي الدولي الذي كان يمر عبر ميناء عدن بشكل كبير خلال مدة الإغلاق.

ثالثًا: إصدار حكومة جمهورية اليمن الديمقراطية عددًا من القوانين واللوائح، التي ترتب عليها إلغاء مدينة عدن كمنطقة حرة، ومنها:

- قانون المرتفعات الاقتصادية المعروف بـ: قانون القطاع العام في ٢٧/ نوفمبر ١٩٦٩م، الذي بموجبه تم تأميم الميناء وشركات الملاحة العاملة فيه.
- إصدار قانون التعريفة المعروفة بـ: قانون تعريفة بروكسل عام ١٩٧٠م، الذي ألغى المنطقة الحرة في عدن من خلال إلغاء إدارة الميناء من قبل لجنة الأمناء، المكونة من رجال الأعمال في القطاع الخاص بالميناء.

ومع أن حكومة اليمن الديمقراطية اتخذت حينها بعض الإجراءات للتخفيف من الآثار القاسية لقانون تعريفة بروكسل مثل إصدار قانون (29) للمنطقة الحرة، وقانون (30) لتأسيس شركة النصر للتجارة الحرة، غير أن تلك الإجراءات لم تكن ذات أهمية، ولم تستطع أن تعوض الدخل المالي الكبير الذي كان يجنيه الميناء من وراء التجارة الحرة.

واستمر تراجع نشاط ميناء عدن بصورة أكبر بعد وحدة اليمن في مايو عام 1990م، إذ أصبح ميناء الحديدة الميناء الرئيس لحركة البضائع التجارية في الجمهورية، وعلى الرغم من أن اتفاقيات الوحدة قد قررت أن

تكون عدن العاصمة الاقتصادية للدولة إلا أن وضعها الاقتصادي ووضع مينائها تراجع بشكل محزن بعد الوحدة.

وعلى الرغم من أن دولة الوحدة أصدرت قانونًا لتحويل مدينة عدن إلى منطقة حرة على مراحل متتالية، وذلك في يناير عام 1991م.غير أن ذلك القانون لم يتجاوز الورق التي كتب عليها. وأُهملت عدن ومیناؤها بشكل أكبر بعد حرب 1994م، إذ عمل النظام المنتصر الذي كانت تحركه حسابات سياسية وقبلية ضيقة على فرض سياسته ومصالحها الخاصة في الجنوب. وساهم الفساد الذي عم الدولة بعد تلك الحرب في تحويل الكثير من مرافق الميناء ومؤسساته إلى مؤسسات خاصة ببعض المتنفذين.

ولذلك أخذ ميناء عدن يشهد حركة خصخصة لمعظم أنشطته الملاحية، ومنها أنشطة الشحن والتفريغ والوكالات الملاحية، فتم بناء على ذلك إنشاء شركة خاصة للشحن والتفريغ في عام 1996م. وفي الوقت نفسه لم تسعَ حكومة الوحدة لوضع معالجات جادة لقانون التأميم الذي تم تطبيقه في الجنوب منذ عام 1969م،كما أنها لم تعمل على فتح المجال في ميناء عدن للشركات العامة والخاصة ذات الخبرة والسمعة الحسنة حتى تتمكن الدولة من إتاحة الفرص التنافسية الحقيقية أمام تلك الشركات لتقديم كل منها خدمات أفضل لمصلحة الميناء والعاملين فيه، ووقف التدهور الحاد الذي شهده الميناء لاسيما خدماته الملاحية.

ويبدو أن البيوت التجارية التي كانت تسيطر على حركة التجارة في ميناء الحديدة،كان لها يد في ذلك التراجع الذي شهده ميناء عدن، مستغلة بذلك حالة الفساد الكبيرة التي تعيشها أجهزة الدولة، فأخذت تحتكر النشاط الملاحي والتجاري في ميناء عدن لمصلحتها، وبما لا يؤثر

على نشاطها في ميناء الحديدة، فسخرته لبعض مهامها فقط، مثل إقامة صوامع الغلال داخل رصيف الميناء، وبناء رصيف إضافي في المعلا مرتبط بالصوامع التي شيدت في منفذ الصرف الصحي لمدينة المعلا.

وهكذا أصبح الميناء خاضعًا لاحتكار بعض الشركات الملاحية والوكالات التي تربطها علاقات خاصة بمتنفذي السلطة، التي سمحت لها بأن تستأثر بالعائدات المالية لأنشطة الميناء، دون أن تدفع للدولة سوى الفتات. كما تم العبث بالأراضي التي تم حجزها للمنطقة الحرة بين كالتكس والبريقى وتم تأجير الكثير من تلك المساحات لشركات خاصة ولمتنفذين بالدولة بموجب عقود واتفاقيات غير معلنة.

الخاتمة

تتمتع عدن بموقع جغرافي ممتاز في طريق الملاحة الدولي الذي يربط الشرق بالغرب، فهي تقع عند نقطة تلتقي فيها مياه البحر الأحمر بالبحر العربي، وتشرف على باب المندب المدخل الجنوبي الضيق للبحر الأحمر، والذي تقترب منه القارتين الآسيوية والأفريقية في أقصر مسافة بحرية، والذي حظيت عدن بسببه في كل الحقب التاريخية الماضية بأهمية خاصة، وظلت منطقة جذب للعديد من القوى الكبرى في العالم منذ القرون القديمة، بوصفها نقطة التقاء لقارات العالم القديم الثلاث آسيا وأفريقيا وأروبا.

وكما لاحظنا فقد ظل ميناء عدن يتأثر بالظروف المحيطة به من جهة الداخل والخارج، وبطبيعة الإدارة والسلطة التي تحكمه، فكلما أحسنت السلطات الحاكمة له التعامل معه وسهلت خدماته ووفرت له الأمن والاستقرار، كلما نشطت تجارته وذاعت سمعته وجلب إليه التجار من مختلف أرجاء العالم، وهو الأمر الذي كان ينعكس بصورة إيجابية على مستوى معيشة السكان للمدينة بشكل خاص وللدول التي كانت تحكمه بشكل عام، وكلما أهمله الحكام كلما تراجعت حركته، وأهملت مدينته وتخلفت، وحرمت الدول الحاكمة له من الاستفادة من الإمكانات العظيمة التي يتمتع بها موقعه.

المراجع

أولًا: المراجع العربية:

- أحمد صالح رابضة: قراءة في مخطوطة تاريخ حوادث السنين ووفاة العلماء العاملين، والسادة المربين، والأولياء الصالحين: للفقيه محمد بن عمر بافقيه المتوفى بعد سنة ١٠٠١هـ، مجلة التراث، العدد الخامس، عدن، أبريل - يونيو ١٩٩٢م.
- أحمد طاهر: عدن التاريخ والشموخ، دار جامعة عدن، سنة الطبع (-).
- أحمد فضل بن علي محسن العبدلي: هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، دار العودة، بيروت، الطبعة الثانية ١٩٨٠م.
- أمير الاي. أ. ج: الاستعمار البريطاني في جنوب الجزيرة العربية، مكان الطبع (-)، سنة الطبع (-).
- أمين الريحاني: ملوك العرب، الطبعة الرابعة، دار الريحاني للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٦٠م.
- بامخرمة، أبي محمد عبدالله الطيب بن عبدالله أحمد: تاريخ ثغر عدن، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م، أحمد صالح رابضة: القلاع والحصون التاريخية والحوادث التي جرت حولها، معالم عدن التاريخية، مجلة المنارة، العدد الثالث، عدن، يناير ١٩٨٩.
- ج. ريتشارد بلاكبرن: وثيقتان عثمانيتان عن تقسيم اليمن إلى ولايتين ٩٧٣/ ١٥٦٥، دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي، مرجع سابق.

- حسن صالح شهاب: عدن بين مدافع البرتغاليين ومماليك مصر، مجلة التراث، العدد الخامس، عدن، أبريل - يونيو ١٩٩٢م.
- حسين فوزي النجار: بريطانيا والجنوب العربي، المكتبة الثقافية، جامعة حرة، العدد ١٨٥، دار الكتاب العربي، القاهرة، سنة الطبع (-).
- حمزة علي إبراهيم لقمان: تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، دار مصر للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، ١٩٦٠م.
- د.أميل توما: تاريخ مسيرة الشعوب العربية الحديث، الطبعة الأولى، دار الفارابي، بيروت، ١٩٧٧م.
- د. ب.سارجنت: مينائي عدن والشحر في العصر الإسلامي الوسيط، دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي، المعهد الأمريكي للدراسات اليمنية، سلسلة الدراسات المترجمة -٥٥- ترجمة وتقديم د. نهى صادق، ٢٠٠٢م.
- د. ج.جافن: عدن تحت الحكم البريطاني ١٨٣٩ -١٩٦٧م، ترجمه محمد محسن محمد العمري، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عدن ٢٠١٣م.
- د. خالد سالم باوزير: ميناء عدن... دراسة تاريخية معاصرة، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، جامعة عدن، عدن الطبعة الأولى، ٢٠٠١م.
- د. سيد مصطفى سالم: الفتح العثماني الأول لليمن ١٥٣٨-١٦٣٦م، مركز البحوث والدراسات العربية، الطبعة الثالثة، القاهرة.

- د. سيف علي مقبل: الصحافة في عدن عشي إعلان الجمهورية في صنعاء يوليو – سبتمبر ١٩٦٢م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، الطباعة الأولى، عدن، ٢٠٠٢م.
- د. صادق عبده علي قائد: التدخل اليمني في القرن الأفريقي ١٩٦٧-١٩٧٨، الجزء الأول، دار عبادي للدراسات والنشر، الطبعة الأولى، صنعاء، ٢٠٠٤م.
- ===: التطور التاريخي للهوية الوطنية اليمنية، وزارة الثقافة والسياحة، الطبعة الأولى، صنعاء، ٢٠٠٤م.
- ===: الحكم العثماني في اليمن بين القبول والرفض، مجلة جامعة عدن الإلكترونية، يونيو، ٢٠١٦م.
- د.أحمد علي الهمداني: محمد علي لقمان قصة الثورة اليمنية، جمع وإعداد ودراسة.
- د.سيف علي مقبل: دور عدن في الثورة التحريرية المسلحة في الشطر الجنوبي من الوطن اليمني (١٩٦٤ – ١٩٦٧)، مطابع التوجية المعنوي، صنعاء، ٢٠٠٧م.
- صالح أحمد عشية: الحركة العمالية في عدن ودورها في تطور الحركة الوطنية عام ١٩٤٥-١٩٦٣م، مؤسسة فريدريش ايبرت، سنة الطبع (-) صنعاء.
- طارق نافع الحمداني: عدن بين مطامع البرتغاليين ومطامح العثمانيين خلال النصف الأول من القرن السادس عشر، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ٤٢، جامعة الكويت، الكويت، ١٩٨٥م.

- عبد الله أحمد محيرز: العقبة: دراسة تحليلية جغرافية وتاريخية لجانب من مدينة عدن، وزارة الثقافة، مؤسسة ١٤/ أكتوبر للصحافة والنشر والتوزيع، عدن.
- عدن وصنعاء في ١٨٢٥، تقرير بريطاني، ترجمة وعرض حامد جامع، مجلة المنارة، العدد الثالث، عدن، يناير، ١٩٨٩م.
- علي محمد: ميناء عدن الحر وازدهاره التجاري والاقتصادي، ندوة عدن – ثغر اليمن، الجزء الثاني، جامعة عدن، ١٩٩٩م.
- القاضي عبد الصمد الموزعي: كتاب الإحسان في دخول مملكة اليمن تحت ظل عدالة آل عثمان، منشورات وزارة الأوقاف والإرشاد رقم (٤)، لا توجد بيانات أخرى.
- ك. خ. براور، وآ. كبلانيان: اليمن في أوائل القرن السابع العشر، الطبعة الثالثة، مركز عبادي للدراسات والنشر، صنعاء، ١٩٩٨م.
- محمد أحمد محمد: عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، جامعة عدن، الطبعة الأولى، ٢٠٠١م.
- محمد حسن عوبلي: اغتيال بريطانيا لعدن والجنوب العربي، منشورات العصر الحديث، بدون ذكر البلد، ١٩٧١م.
- نجاح محمد: تاريخ شبه جزيرة العرب الحديث، منشورات جامعة دمشق، الطبعة الأولى، دمشق، ١٩٩٦م.
- هشام علي: عبد الله محيرز وثلاثية عدن، مركز عبادي للدراسات والنشر، ط١، صنعاء، ٢٠٠٢م.

ثانيًا: المراجع الإنجليزية:

- Aden colony: speech 64 his excellency the opening of the two sesion of legislative council 26 January 1959.
- BY CAPTAIN R.L. PLAYFAIR: MEMORANOUM OF THE TRADE OF ADEN FOR 1857 –1858 , Aden printed at Jail press , 1859.
- CORRESPONDENCE , RELATING TO ADEN, Indian papers ,No.IX,<PRESENTED BY HER MAJESTYS COMMAND> ordered to be printed 28th May 1839.
- Federation of South Arabia، the port of Aden، 88/63,ist September، 1963.
- Federation of South Arabian, Aden port shipping figures during March. No.690/65 April 51965.
- Gaviv Part of Aden annul 1962 Part. IV.
- South Arabian press service، Aden harbor shipping figures during February,No. 439/65, March 6, 1965,
- The port of Aden import and Export (1948-1966) Annual 1948-1966

التوصيات

1. توجيه الدراسات والأبحاث الحديثة نحو تاريخ عدن البحري وأهميته.
2. إظهار الأهمية البحرية التي تميزت بها عدن عبر التاريخ ودور تلك الأهمية في نشاط وتطور المدينة تاريخيًا، من خلال نشر أبحاث الندوة في كتاب خاص عن تاريخ عدن البحري.
3. تشجيع طلاب الدراسات العليا وتوجيههم نحو دراسة تاريخ عدن البحري بمختلف نواحيه.
4. محاولة إعادة صياغة تاريخ عدن البحري وتصحيح بعض المفردات والمفاهيم عن تاريخ المدينة.
5. توجيه رسالة للجهات المختصة بضرورة إعادة الاهتمام بميناء عدن، بوصفه ميناء إقليميًا وعالميًا.
6. توجيه أنظار القنوات العربية والعالمية وغيرها من الوسائل الإعلامية نحو أهمية عدن البحرية، وتشجيعها على إقامة برامج وحلقات تعريفية بموقعها وتاريخها.
7. حث الجهات الرسمية المختصة على إنشاء متحف بحري خاص بمدينة عدن.

ويضاف إلى ذلك، التوصيات التي وضعها الزملاء في نهاية أبحاثهم المقدمة للندوة.

فهرس المحتويات

إن كشف النقاب عما كان لميناء عدن من تفاعل عبر التاريخ مع الأحداث التاريخية والمعاصرة من شأنه أن يوجه أنظار المخططين للمستقبل نحو أهمية هذا الميناء كبوابة لليمن كله وللجنوب العربي خاصة، فإن التاريخ شعاع من الماضي يكشف الحاضر ويضيء المستقبل.

ويضم هذا الكتاب ١٤ بحثا علميا رصينا، تشكل في مجموعها رؤية شاملة متكاملة لجوانب عدة حول ميناء عدن، عرضت جذوره التاريخية من خلال النقوش والمصادر القديمة، وطرحت الموقع الجغرافي بتفاصيله المهمة، كما تناولت الأطماع الأجنبية في الميناء المتتالية عبر التاريخ، ولم تغفل الأبحاث الجانب البشري فطرحت ما للحياة البحرية من أثر واضح في التركيبة السكانية لقاطني الميناء منذ القدم، كما وضحت الأبحاث أثر الميناء في لهجة عدن والحركة الشعرية والثقافية فيها من خلال نموذج من شعر الوافدين عليها، ولم تغفل الأبحاث ما كتبه الرحالة الأجانب عن النشاط البشري في عدن.

هذا إلى جانب التركيز على النشاط التجاري والاقتصادي والعسكري للميناء من بعد الحرب العالمية الثانية؛ وبذلك تكون الأبحاث مستوفية لجوانب عدة، موزّعة بين المكان والتاريخ والسكان، وبعضها يشمل الجانب المالي والعسكري، والآخر يشمل الجانب الإنساني والتكوين البشري بلهجته وسلوكه.

توزيع

دار الوفاق للنشر والتوزيع

المملكة العربية السعودية-الرياض
هاتف: 00966114041561

